

Skrzydłata **POLSKA**



Nasz korespondent z Czechosłowacji donosi:

TRZY NOWE REKORDY W ČSR

Rozegrane we Vrchlabi pierwsze konkurencje II Krajowych Zawodów Szybowcowych w ČSR przyniosły szereg dobrych wyników. W prędkościowym przelocie docelowym na trasie Vrchlabi—Gottvaldovo padły trzy nowe rekordy krajowe. Z 39 startujących doleciało do celu 18 szybowców. Pozostali lądowali w okolicy Gottvaldova. Zwycięzcą tej konkurencji został Jaroslav Kumpost z Centralnej Szkoły Szybowcowej we Vrchlabi. Przeleciał on na „Laminarze” trasę 200 km w czasie 3 godz. 19 min i 6 sek. osiągając prędkość przelotową 65,6 km/h. Wynikiem tym Kumpost ustanowił nowy rekord Czechosłowacji.

Z pięciu startujących w tej konkurencji szybowniczek punkt docelowy — Gottvaldovo, osiągnęły dwie: Alena Ekertova i Vera Spidlova. Ekertova przeleciała wspomnianą trasę w czasie 4 godz. 26 min i 23 sek. osiągając prędkość przelotową 48,75 km/h. Wyczynem tym ustanowiła ona dwa rekordy krajowe: w przelocie prędkościowym i przelocie docelowym 216,5 km. Tym ostatnim wynikiem pobiła ona tegoroczny rekord w tej konkurencji, należący do O. Králisovej (174 km).

VLASTA PIKETOVA

AKTUALNOŚCI SZYBOWCOWE

OPRÓCZ rekordu Wandy Szemplińskiej i diamentu Andrzeja Koskowskiego, o których piszemy obok szybownicy nasi uzyskali w okresie od 27 do 31 maja następujące ciekawe wyniki:

Popiel i Kirakowski na „Bocianach” (z pasażerami) oraz **Wojnar** na „Jaskółce” zaatakowali w dniu 27.5. rekordy świata na trasie docelowo — powrotnej: Lisie Kąty — Leszno — Lisie Kąty. Pierwsi dwaj osiągnęli Leszno i lądowali w drodze powrotnej — Popiel na 302, a Kirakowski na 280 kilometrów trasy. Natomiast Wojnar wrócił na lotnisko wyjściowe po 5 godzinach lotu, przeleciając w sumie około 400 km, lecz bez osiągnięcia punktu zwrotnego.

Równie ambitną próbę podjęli w tym samym dniu **Ackerman** i **Kopernok** na „Jaskółkach”. Ackerman atakował trasę: Inowrocław — Kielce — Inowrocław (530 km) i po 7 godzinach lotu (!) wró-

cil bezowocnie do punktu wyjściowego, a **Kopernok**, który wyszedł na trasę: Stalinogród — Leszno — Stalinogród (ponad 500 km), wylądował na półmetku — w Lesznie.

Pech prześladował również **Czmielównę**, która na „Jaskółce” ruszyła na podbój kobiecego rekordu światowego w przelocie docelowo-powrotnym: Wrocław — Gliwice — Wrocław. Zakończyła ona swój przelot w drodze powrotnej, zaledwie o 30 km od mety i tym samym od rekordu.

Z Warszawy w dniu 27.5. pilot **Sobieszczański** na „Musze” wykonał docelówkę do Sanoka, uzyskując odległością 305 km swój pierwszy diament i warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej. Natomiast **Rajewska**, **Sochacki**, **Makaruk** i **Brzosa** wykonali przeloty po trasie trójkąta 100 km, których wyniki podamy w Komunikacie Całorocznych Zawodów Nr 11. Trójkąty 190 km wykonali też piloci

Gajos i **Cetner** w Kielcach, przy czym Cetner przebył trasę trzykrotnie w ciągu jednego lotu.

Dzień 28 maja był także dniem przelotów po trasach trójkątnych, wykonanych przez pilotów **Luszcza**, **Wichniński**, **Gadomski** i **Nowika** z Białegostoku. Przeloty docelowo przedsięwzięli w tym dniu jedynie **Farsewicz** na „Jaskółce” i **Rębowalski** na „Bocianie” — z Olsztyna do Lublina. **Farsewicz** osiągnął cel i odległością 325 km zdobył diament i warunek do Złotej Odznaki, a **Rębowalski** na „Bocianie” — z Olsztyna do Lublina. **Farsewicz** osiągnął cel i odległością 325 km zdobył diament i warunek do Złotej Odznaki, a **Rębowalski** na „Bocianie” — z Olsztyna do Lublina.

30 maja **Martyniec** z Lisich Kątów wykonał na „Musze” docelówkę do Mirosławic (320 km) i zdobył diament, a **Zalęcki** też na „Musze” zadowolili się tylko warunkiem do Złotej Odznaki, przeleciając z Lisich Kątów do Prudnika (370 km).

Wreszcie 31 maja stał znów pod znakiem tras trójkątnych 100 km, które przelecieli: w Warszawie — **Pomianowski** i **Bajewska**, w Ostrowie — **Czesław Cnotliwy** i w Kielcach — **Sójka** i **Gajos**.



Szemplińska i Kubaczewski sięgają po rekordy

KOSKOWSKI PRZELATUJE 540 km

Dwa ostatnie dni maja przyniosły naszemu lotnictwu sportowemu nowe piękne osiągnięcia w postaci: czwartego już w tym roku diamentu za przelot ponad 500 km, kobiecego rekordu krajowego w prędkości przelotu po trasie trójkąta na szybowcu dwumiejscowym i krajowego rekordu spadochronowego, pretendującego do rekordu świata.

W poniedziałek — 30 maja pilot **ANDRZEJ KOSKOWSKI** wykonał na szybowcu „Żuraw” rewelacyjny przelot z Lęborka do Ustronia Cieszyńskiego, pokonując odległość ponad 540 km w linii prostej. Nazywany przelotem rewelacyjnym, gdyż dotychczasowe trasy wykonanych w Polsce „pięsetek” składały się zawsze z kierunków południowo-wschodnich, wschodnich i północno-wschodnich, albo zupełnie północnych, (np. T. Góra). Koskowskiemu udało się po raz pierwszy przelecieć tak zwaną odległość z północy na południe, przy czym przemierzył on nasz kraj niemal od granicy do granicy. Wyczyn ten dowodzi, że przy pewnych korzystnych sytuacjach pogodowych możliwe są długie przeloty szybowcowe, rozpoczynane na naszym wybrzeżu bałtyckim. Stwierdzenie to powinno wpłynąć mobilizująco na szybowców takich ośrodków jak Strzebielino, Słupsk i Szczecin.

Andrzej Koskowski zgłosił swój przelot jako docelowy do Bielska i tylko pełne zakrycie lotniska docelowego nie pozwoliło mu zrealizować swego zamierzenia w pełni. Lądowaniem w Ustroniu Cieszyńskim, położonym o 20 km na SWW od Bielska, osiągnął odległość ponad 540 km i zdobył tym samym drugi diament do swej Złotej Odznaki Szybowcowej.

Dnia następnego, a więc we wtorek — 31 maja, **WANDA SZEMPLIŃSKA** zaatakowała na szybowcu

„Bocian” a pasażerką **Zofią Widort** trasę trójkąta 100 km: Warszawa — Kolibiel — Tłuszcz — Warszawa. Ten sam trójkąt przyniósł **Szemplińskiej** już w roku 1952 kobiecy rekord światowy (57,833 km/h), pobity następnie przez szybowniczkę radziecką **Annę Samosadową** wynikiem 64,285 km/h. Tym razem pilotka nasza uzyskała prędkość przelotu 64,3 km/h, poprawiając swój własny rekord krajowy i przewyższając nieznacznie rekord **Samosadowej**. Wynik ten nie stanowi jednak nowego rekordu światowego, do zatwierdzenia którego wg przepisów Kodeksu Sportowego FAI wymagana jest różnica co najmniej 2 km/h na korzyść wyniku nowego.

W tym samym dniu w Ostrowie Wilk. Mistrz Sportu Spadochronowego **JERZY KUBACZEWSKI** przedsięwziął próbę pobicia rekordu światowego w konkurencji celności skoku z wysokości 600 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu. Próba powiodła się w pełni i **Kubaczewski** uzyskał średnią dwóch kolejnych skoków, wynoszącą 9,25 m odległości od środka koła. Wyczyn ten stanowi nowy rekord Polski i jest lepszy od dotychczasowego rekordu światowego, należącego do spadochroniarza radzieckiego **PAWŁA KALITY** — 11,10 m odległości od środka koła. Dokumentacja wyczynu zostanie przekazana do zatwierdzenia Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Warto przypomnieć, że nasz utalentowany skoczek **Jerzy Kubaczewski** jest już posiadaczem jednego światowego rekordu spadochronowego, również w konkurencji celności skoku z wysokości 600 m, ale z natychmiastowym otwarciem spadochronu (1,66 m).

Z okazji ustanowienia rekordów, **Szemplińska** i **Kubaczewski** otrzymali telegramy gratulacyjne od Zarządu Głównego ZMP.

JANUSZ MEISSNER W LISICH KĄTACH

Na zaproszenie redakcji „Skrzydlatej Polski” znany pisarz lotniczy **Janusz Meissner** odwiedził dnia 24 maja Wyczynową Szkołę Szybowcową w Lisich Kątach. Zapoznał się on z pracą i osiągnięciami szkoły oraz odbył między innymi loty na „Bocianie”, z kierownikiem wyzbrojenia **Józefem Dankowskim** oraz rekordzistą świata **Jerzym Wojnarem**.

Po południu w przyjacielskiej atmosferze odbyło się spotkanie **Janusza Meissnera** z szybowcami. Autor „Niebieskich dróg” zapoznał zebranych z własną drogą życiową — pilota i literata oraz z najbliższymi zamierzeniami pisarskimi. Na zakończenie miły gość odczytał dwa opowiadania ze swej książki „Na afrykańskim szlaku”. Po kolacji toczyła się niezwykle ożywiona dyskusja, w której m. in. piloci opowiadali pisarzowi ciekawe fragmenty wrażeń z lotów.

Dopiero późnym wieczorem szybowcy serdecznie żegnali **Janusza Meissnera** zapraszając go na II Szybowcowe Mistrzostwa Polski.

NASZA OKŁADKA: Sport samolotowy na razie nie może przyczynić się takimi sukcesami jakie osiąga szybownictwo. Jednak wyrwały trening pilotów, a także zapowiadają powstania Rady Samolotowej, pozwalając sądzić, że wkrótce usłyszymy coś o pierwszych sukcesach naszych pilotów samolotowych. Foto: B. Koszewski.

T. BIELACENKO

OBLICZE MORALNE LOTNIKÓW AMERYKAŃSKICH



Samoloty USAAF w dzień i w nocy zakłócają spokój mieszkańców Japonii. Robotnicy na polach ryżowych z trwożką patrzą na przelatujące maszyny, z których zawsze może coś spaść na ich głowy...



Najpierw dostał baty w Korei — a potem, wyrzucony z obszaru na północ od 38 równoleżnika, „reperuje” przy aktywnej pomocy pięknych „wampów” nadwątłone siły fizyczne i duchowe w luksusowej bazie w Japonii. Kto to? Łatwo zgadnąć: jeden z „bohaterów” amerykańskiego lotnictwa, czyli po prostu zwyczajny gangster powietrzny po nieudanej robocie.

O SIĄGNIĘCIA ZSRR, Chińskiej Republiki Ludowej i krajów demokracji ludowej oraz ruchy wyzwolenie krajów kolonialnych są dla imperialistów amerykańskich przysłowiową kością w gardle. Szukają oni też dla siebie wyjścia... w nowej wojnie. Szukujące się do wojny sfery rządzące USA prowadzą wyścig zbrojeń, z roku na rok zwiększając wydatki na cele wojenne.

Najbardziej charakterystyczną właściwością wyścigu zbrojeń, prowadzonego obecnie w USA, jest stale zwiększanie liczności sił powietrznych. W liście skierowanym do ministra obrony USA — Wilsona, prezydent Eisenhower zażądał, by do dnia 30 czerwca 1955 roku stan osobowy wojsk wszystkich rodzajów broni wynosił 3 miliony ludzi, przy jednoczesnym zwiększeniu liczności wojsk lotniczych do 975 tys.

Amerykański dziennik „New York Post” podkreśla, że nowy budżet USA obliczony jest na wzrost potęgi lotniczej i broni atomowej, a korespondent agencji „Associated Press” nazwał budżet ten — atomowym. Według określenia samego Eisenhowera, wydatki na zbrojenia lotnicze będą największymi w historii USA w okresie pokoju.

Przygotowując się do wojny amerykańscy imperialiści liczą na swoją reakcyjną soldateskę, stojącą na usługach całej polityki dolara, soldateskę, która stała się psem łańcuchowym imperializmu. Historia uczy, że siły zbrojne USA, a w pierwszym rzędzie ich dowódcy, nie wahali się nigdy zastosować najbardziej nieludzkich środków walki.

To imperialiści USA rzucili bomby atomowe w 1945 roku na dwa miasta japońskie: Hiroszimę i Nagasaki. Jak przyznają sami Amerykanie, bombardowania te nie były spowodowane koniecznością wojenną. Niszcząc ludność w tych dwóch miastach, Amerykanie chcieli zastraszyć, zaszantażować swoją potęgą militarną milujące pokój narody.

Wychowanie wojska w USA obliczone jest na rozbudzenie w żołnierzach instynktów grabieży i zbrodni. Dowódcy starają się wmówić żołnierzom, że wojna to dobry interes (business).

Przykładem tego, jakie wyniki przynosi system wychowywania żołnierzy USA, może być interwencja tych wojsk w Korei. Amerykańscy lotnicy zyskali tu miano piratów powietrznych, znacznie przewyższających bestialstwem hitlerowców.

Piracka działalność lotnictwa USA została potwierdzona zresztą przez samych pilotów amerykańskich. Zestrzelony pod Phenianem pilot piechoty morskiej Robert Wood na pytanie co spowodowało, że brał udział w bestialskich bombardowaniach i rozstrzeliwaniach ludzi z powietrza, wyjaśnił: „Chciałem trochę zarobić. Rodzina, wiecie... Mój dziadek chciał założyć interes. Trzeba było mu pomóc”.

Jak wiadomo, obecnie wojska lotnicze USA znajdują się w licznych państwach kapitalistycznych w Europie, Azji i Afryce. Amerykańskie lotnictwo i bazy wojenne znajdują się w Anglii, Francji, Włoszech i innych krajach. Amerykanie zachowują się tam jak okupanci, posługując się prawem eksterytorialności i ignorując miejscowe zwyczaje. Spekulacja na czarnym rynku, chuligaństwo i różne przestępstwa są na porządku dziennym.

Jednym z większych lotnisk amerykańskiego lotnictwa w Europie jest Wielka Brytania. Sami Amerykanie nazywają ją tycynicznie „niezatapialnym lotniskowcem”. Obecnie w 30 bazach lotniczych na terenie Anglii znajduje się ponad

60 tysięcy żołnierzy wojsk lotniczych USA. Większość personelu lotniczego to załogi strategicznych, dalekodystansowych bombowców. Prasa brytyjska podaje, że jeszcze nigdy w czasie pokoju nie było tyle obcych wojsk w Anglii, co obecnie. Wszystkie najlepsze lotniska zostały oddane Amerykanom.

O tym jakie cele przyświecają imperialistom USA można dowiedzieć się z wypowiedzi generała Stevensona, dowódcy 49 amerykańskiej dywizji lotniczej stacjonującej w Wielkiej Brytanii. 10 grudnia 1954 roku na lotnisku Bentwaters (Anglia) generał ten wyjaśnił, że na uzbrojeniu jego dywizji znajdują się bombowce, które przeznaczone są do ataku atomowego na Związek Radziecki oraz że zadanie to zostało postawione jeszcze dwa i pół roku temu.

Występując z zapowiedzią wojny atomowej generał Stevenson wpisał tym samym swoje nazwisko na listę przyszłych przestępców wojennych, godnych naśladowców hitlerowskich zbrodniarzy wojennych.

Amerykańscy i inni kandydaci na przestępców wojennych wiedzą jedynie spory jaka broń — atomowa czy bakteriologiczna — będzie wygodniejsza w zastosowaniu. Niedawno pewien pułkownik lotnictwa USA pisał w angielskim czasopiśmie: „Obliczono, że zniszczenie ludności miejskiej przy pomocy broni jądrowej można przeprowadzić stosunkowo małym kosztem. Koszt zabicia jednego człowieka wynosi bowiem kilka dolarów.” Pułkownik daje pierwszeństwo broni atomowej dlatego, że jest ona najtańszym środkiem niszczenia ludzi i dóbr materialnych. Natomiast generał amerykański Bullin uważa, że lepsza jest broń chemiczna i bakteriologiczna, dlatego, że niszczy ludzi „nie niszczy dóbr materialnych”. Trzeba chyba zatracić w ogóle poczucie człowieczeństwa, by móc prowadzić takie rozważania.

Wojska USA znajdujące się w Anglii czują się tak, jakby były w kraju podbitym. Żołnierze nie podporządkowują się władzom brytyjskim ani obowiązującemu prawodawstwu. Żołnierze i oficerowie USA terroryzują mieszkańców miast i wsi, w pobliżu których znajdują się ich lotniska.

Jak zmuszony był przyznać dziennik „Times”, amerykańscy lotnicy „patrzą na miasta i wsie Anglii jak na miejsca egzotycznych rozrywek”.

W miastach wschodniej Anglii, w starych uniwersyteckich grodach Cambridge i Oxford, znajduje się największe zgrupowanie baz amerykańskich. Bójki, chuligaństwo i niemoralne wybryki żołnierzy USA spowodowały, że mieszkańcy tych miast przestali uczęszczać do swoich klubów, sal tańca, barów, tam gdzie przebywają amerykańscy lotnicy.

Jak podaje prasa brytyjska, kobiety obawiają się wychodzić na ulicę samotnie od chwili, gdy założono w pobliżu miasta bazę lotniczą USA. Z nastaniem bowiem ciemności grupy Amerykanów urządzają „polowania na kobiety”

Prasa brytyjska publikuje także liczne przestępstwa dokonywane przez żołnierzy amerykańskich. Amerykanie jeżdżą na przykład po ulicach samochodami z nieprzepisową, nadmierną szybkością, co powoduje liczne wypadki. Niedawno dziennik „Daily Worker” podał, że ciężarowy samochód amerykański, za kierownicą którego siedział pijany oficer lotnictwa William Bewer, na ulicy miasta Croydon zabił dwie kobiety i jedno dziecko. W dwa dni potem amerykański lotnik zabił samochodem przemianą kobietę w jednej ze wsi hrabstwa Surrey.

Jeszcze gorzej poczynają sobie żołnierze wojsk lotniczych wchodzący w skład armii okupującej Niemcy zachodnie. Zachodnio-niemieckie gazety prawie co dzień przynoszą wiadomości o nowych przestępstwach żołnierzy i oficerów USA. Na przykład w pobliżu miasta Bamberg grupa pijanych żołnierzy z pobliskiej bazy lotniczej napadła na procesję udającą się na cmentarz i pobila ludzi kamieniami, obrzucając nimi również groby. W innym miejscu samochód wojsk lotniczych najeżdżał na grupę ludzi, zabijając dwie kobiety i dwuletnie dziecko.

Podobnie zachowują się Amerykanie w Japonii. Odebrano narodowi japońskiemu najurodzajniejsze polacie kraju, zamieniając je na wielkie lotniska i tereny wojskowe. Amerykańskie samoloty w dzień i w nocy latają nad japońskimi miastami i wsiami. Częstokroć z tych samolotów „dla rozrywki” zrzucają się puste beczki, koła samochodowe itp. Za „zabawy” pilotów amerykańskich płaci drogo naród japoński. Ginią ludzie i niszczy się ich dobytek. Niemoralne prowadzenie się Amerykanów wpływa ujemnie na młodzież japońską.

Tak zachowują się lotnicy amerykańscy we wszystkich tych krajach, na których terytorium znajdują się lotnicze bazy wojenne imperialistów USA. Takie jest prawdziwe oblicze amerykańskich lotników i innych żołnierzy służących w siłach zbrojnych USA, oblicze świadczące o ich upadku moralnym i nieludzkich instynktach.

Wszyscy ludzie na świecie, w tej liczbie także i naród Ameryki, z oburzeniem potępiają rozbójniczą, antynarodową politykę imperializmu USA. Masy ludowe milujące pokój zwiększają walkę przeciw imperializmowi amerykańskiemu, przeciw wszelkiej maści podżegaczom wojennym.

(„Krylia Rodiny” nr 5/55)



„Zabawy” amerykańskich wojsków. Rysunek Borysa Jefimowa („Krylia Rodiny” nr 5/55).

CZWÓRKA PŁATOWCOWA

EGZAMINY końcowe nie są łatwe, tak jak nie łatwą była czteroletnia nauka, wymagająca od każdego z uczniów wielkiej sumienności i nieustannego pogłębiania wiedzy. Dlatego też na ostateczną ocenę złoży się wiele czynników. Ocena ta będzie znana już wszystkim w niedługim czasie, gdyż wkrótce kończy się rok szkolny i ostatnia klasa pożegna nauczycieli, kolegów i szkołę. Szczególnie radosne będą chwile dla tych, którzy przyszli tutaj z zamiłowaniem do lotnictwa, wykazali się pilnością, a ponadto złożyli egzamin z wynikiem pozytywnym.

Oni to za kilka dni opuszczają mury Technikum Budowy Silników przy ul. Hożej 88 jako absolwenci, otrzymując tytuły techników-mechaników w specjalności budowy płatowców i budowy silników. Od tej chwili staną się wykwalifikowanymi pracownikami o średnim poziomie technicznym. Pracy dla nich nie braknie. Większość z nich znajdzie zatrudnienie w zakładach produkujących lub remontujących płatowce i szybowce lub użytkujących sprzęt lotniczy. Nie jest też dla nikogo tajemnicą, że najlepsi pójdą na wyższe uczelnie techniczne lub wyjadą na studia zagranicę.

Do takich, z których lotnictwo będzie miało w przyszłości naprawdę pociechę, należą obok wielu chłopców z klas młodszych przede wszystkim ci najstarsi, którzy za kilka dni zostaną absolwentami. Właśnie dzisiaj, z perspektywy czterech lat, można podsumować ich pracę i zapal, podkreślić zamiłowanie, wreszcie o nich samych powiedzieć choćby kilka słów. Są to chłopcy liczący nie więcej jak 18 lat, wszyscy zetemownicy, uczniowie ostatniej klasy budowy płatowców — klasy IVa.

Gdybyście zobaczyli Kazimierza Rzemka, trudno byłoby Wam w pierwszej chwili powiedzieć, że macie do czynienia z jednym z tych, którzy już na dość odległą przyszłość postanowili związać się w swych planach z techniką lotniczą. Dopiero z rozmowy i oceny jego pracy można stwierdzić, jak silnie Rzemek zespolejony jest z lotnictwem. Należy on do wyróżniających się uczniów, zawsze pracowitych i uporczywych w nauce.

— Od najmłodszych lat buduję modele latające i badam je według własnych możliwości, dochodząc niejednokrotnie do ciekawych dla mnie spostrzeżeń. Szczególnie interesuję się latającymi skrzydłami. Pragnę dalej studiować i marzę o pracy konstruktora lotniczego — mówi Rzemek.

Jeżeli oblicze Rzemka jest na ogół poważne i czasem zamyślane, to Stefana Rojka — skłonne do uśmiechu. Aczkolwiek w nauce nie dorównuje najlepszym, to jednak posiada wiele ambicji i chęci, a radzi sobie nie gorzej od innych.

Gdy zapytuję o najbliższe zamierzenia, odpowiada:

— Obecnie uczęszczam na szkolenie samolotowe prowadzone przez Aeroklub Warszawski. Po jego ukończeniu pragnę w najkrótszym czasie pójść do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Najmłodszym bodaj ze wszystkich jest Stanisław Mańkowski. Już z wyglądu i zachowania wyróżnia się swoją sylwetką sportowca. Ale gdy dodać jeszcze słowo: szybownik, myślę, że wystarczy to dla niejednego, aby wyrobić sobie o nim zdanie. Bo Staszek oprócz nauki w Technikum każdą wolną chwilę spędza na

lotnisku, jak również na studiowaniu dodatkowych wiadomości lotniczych z literatury nadobowiązkowej. Jednym słowem — jest zachłanny w zdobywaniu wiedzy lotniczej. Dotychczas wylatał 35 godzin na szybowcach, a ostatnio uzyskał drugi warunek do srebrnej odznaki szybowcowej.

Ostatnim z czwórki płatowcowej jest Jerzy Łyżwiński — sumienny w nauce i znany na terenie szkoły jako dobry organizator, mobilizujący młodzież do samokształcenia.

— Szczególnie interesuję się konstrukcjami maszyn szybkich i w tym kierunku pragnę się specjalizować — mówi krótko o swoich zamiarach.

Częstym gościem szkoły jest zeszloroczny absolwent Technikum, obecny słuchacz Wojskowej Akademii Technicznej — Adam Chałka. Przychodzą tu i inni, aby porozmawiać z kolegami oraz przedyskutować niejedną pasjonującą problem lotniczy. Ten moment łączności ze szkołą już po jej opuszczeniu jest nie tylko wiele mówiący, ale charakteryzuje wysoki poziom wychowawczy Technikum.

Niemniej poważne ambicje posiada również klasa budowy silników. W niej to oprócz Andrzeja Antonia i Włodzimierza Jastrzębskiego na wyróżnienie zasługuje Andrzej Śliwiński. Jest on dobrym organizatorem i zapalonym miłośnikiem lotnictwa, pomaga innym, a szczególnie słabszym, mniej zdolnym, którym pomoc ta jest niezbędna.

Trudno byłoby sobie pomyśleć, aby bez pomocy nauczycieli-inżynierów lotniczych, mogli uczniowie Technikum pogłębiać i rozwijać swoje umiejętności. Dlatego z tego miejsca należy wyróżnić inż. Antoniego Jakubowskiego i inż. Henryka Jasińskiego. Oprócz nich chłopcy z serdecznością wspominają inż. Czesława Garusiewicza, który wydatnie pomaga „lotnikom” i otacza ich opieką. Wychowawcą najmłodszej klasy silnikowej jest mgr Józef Kaczmarek.

A oto co dowiaduję się z rozmowy z kierownictwem:

— Nauka dostosowana jest do potrzeb przemysłu oraz zadań szkolenia zawodowego wynikających z uchwał II Zjazdu Partii, jak również wytycznych konferencji sierpniowej i analizy pracy dydaktyczno-wychowawczej za ostatni okres — mówi dyrektor Technikum Eugeniusz Hanyga.

— Podjęliśmy walkę o jak najlepsze wyniki nauczania i wychowania, poprzez przestrzeganie dyscypliny programowej, maksymalne wykorzystanie godziny lekcyjnej, stosowania poglądowości w nauczaniu oraz podstawowych zasad dydaktyki — odpowiada zastępca dyrektora do spraw pedagogicznych mgr Stefan Teski.

Analizując pracę Technikum, należy stwierdzić stopniową poprawę wyników nauczania w porównaniu z poprzednim okresem. Liczba uczniów z pozytywnymi ocenami ciągle wzrasta. Widoczny jest również wysiłek dydaktyki i nauczycieli w celu polepszenia metod nauczania. Nawiazanie bliższej współpracy z zakładem opiekuńczym wpłynęło dodatnio na podniesienie wyników w nauce. Dzięki inicjatywie inż. Jana Murawskiego, Kolo Młodego Technika wyposażone zostało w dwie tokarki oraz przyrządy pomiarowe, modele silników itp. Także Komitet Rodzicielski, a szczególnie

sekcja naukowa pod kierownictwem Adama Bojara, dobrze pomaga szkole. Jeżeli chodzi o współzawodnictwo w nauce, pracy i zajęciach warsztatowych, to polega ono na tym, że klasy podzielono na brygady, których wyniki obrazują pięknie wykonane tablice ozdobione rysunkami lotniczymi.

Aczkolwiek szkoła stara się przekazać jak najlepiej przygotowanych absolwentów do produkcji, to jednak w swojej pracy napotyka na wiele trudności. Przede wszystkim nie dysponuje ona właściwym pomieszczeniem. Warunki lokalowe zmuszają ją do korzystania z bazy warsztatowej Technikum Budowy Samochodów przy ulicy Targowej, słabo wyposażonej w odpowiednią ilość nowoczesnych maszyn. Wypada się zapytać Ministerstwo Przemysłu Motoryzacyjnego, czy rzeczy-

wicie nie jest w stanie więcej pomóc szkole, lub krócej mówiąc — młodzieży, która powinna mieć większą ilość nowoczesnych pomocy naukowych oraz właściwe warunki nauki?

Mija znowu rok. Setki wyszkolonych młodych specjalistów lotniczych opuści mury szkół, aby pójść do zaszczytnej i odpowiedzialnej pracy w przemyśle lub kontynuować studia na Politechnice. Myślę, że zgodzicie się, gdy redakcja w następnym roku odszuka „czwórkę płatowcową”, aby donieść Wam, co u nich słychać oraz przekonać się, czy lotnictwo nie było dla nich słomianym zapalem lecz naprawdę czymś więcej.

Na pewno jesteście ciekawi. My także. A więc do zobaczenia za rok.

TADEUSZ MALINOWSKI



Czwórka płatowcowa: w kabine „Jaka” Stefan Rojek, stoją od lewej: Rzemek, Mańkowski, Łyżwiński oraz ich starszy kolega słuchacz WAT — Adam Chałka.



Stefan Rojek i Stanisław Mańkowski przy jednej z lotniczych pomocy naukowych.

Foto. Korzyński (5)



Jerzy Łyżwiński i Kazimierz Rzemek podczas dyskusji nad konstrukcją statecznika pionowego.



Najmłodsi, do pierwszoklasiści — prowadzą ożywioną rozmowę na temat pracy silnika.



Uczniowie Technikum Budowy Silników w czasie zajęć.

na Skrzydłach „JASKÓŁKI”

Napisała: WANDA SZEMPLIŃSKA
Ilustrował: JANUSZ ROCKI

Jutro mija rocznica rozpoczęcia Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie. Na zawodach tych zacieśniła się przyjaźń między szybowcami wielu krajów poprzez wymianę doświadczeń oraz szlachetną walkę sportową. Dla upamiętnienia tego doniosłego wydarzenia jakie miało miejsce w szybownictwie światowym rozpoczynamy druk obszernych fragmentów wspomnień Szybowcowej Mistrzini Polski i rekordzistki świata — Wandy Szemplińskiej. Wspomnienia te nie mają ambicji oceny MZS, lecz są raczej wrażeniami notowanymi na gorąco przez naszą młodą zawodniczkę.

Redakcja

TRUDNO jest o zgodę między szybowcami i meteo, jeśli są słabe warunki. Czyż to nie naturalne? My żądamy od nich, aby wyczarowali ładną pogodę, a oni wzruszają ramionami i rozkładają ręce. I tym razem nie było inaczej. Bo oto przy słabych, a nawet beznadziejnie zapowiadających się warunkach. Komisja Sportowa „bazująca” na komunikacie meteorologicznym ogłasza konkurencję przelotu na trasie 300 km!

Czy można sobie wtedy wyobrazić w jak niebezpiecznej sytuacji znalazła się osłona meteo?

Toteż w tym dniu mgr Parczewski miał ciężki dzień. Chodził wśród pilotów dyskutujących grupkami obok przygotowanych do startu szybowców. Tłumaczył i przekonywał, twierdził, że pogoda ulegnie zmianie, że będą piękne warunki. My natomiast, nieco zachmurzeni, spoglądaliśmy na niebo, potem po sobie, wreszcie błędziliśmy znowu wzrokiem po niebie. Patrzyliśmy pilnie na mapę pogody i napróżno usiłowaliśmy uwierzyć w pełne optymizmu słowa magistra.

Cóż było robić. Decyzja już zapadła: lecimy na przelot prędkościowy Leszno — Kielce (305 km). Dyskusja nad komunikatem meteo i taktyką tej konkurencji szła nam jakos niemrawo. Zresztą było mało czasu. Ze względu na długość przelotu start otwarto dosyć wcześnie.

Wykreśliwszy na mapie trasę, która nawigacyjnie nie była łatwa, przestudiowałam ją dokładnie i zrobiłam niezbędne obliczenia. Mapy i „drajek” służący do wszelkich obliczeń w powietrzu, począwszy od nawigacyjnych, a skończywszy na dolotowych, wsunęłam między drewnianą osłonę tablicy przyrządów i kabinę. Następnie zamocowałam krążek na wariometrze i zaczęłam wkładać spadochron.

Szybowce jeden za drugim szły w powietrze. Całe lotnisko — od szosy, na której stały gromady ludzi, aż do niewielkiego lasu po przeciwległej stronie — tętniło życiem. Małe niezgrabne „CSS-y” co chwilę startowały i podchodziły do lądowania, aby kołyszając się podkładać do stojących w równych szeregach szybowców.

Nareszcie kolej na mnie. Siedząc w kabinie kontroluję zaczep, działanie sterów, dociągam pasy i podnoszę rękę na znak: gotowe. „CSS” rusza delikatnie, napręża linę. Zaczynamy nabierać prędkości. Z tą chwilą „Jaskółka” ulega cudownej przemianie. Od końców giętkich skrzydeł i przez cienki kadłub przebiega dreszcz, który ześrodkowany poprzez dźwignie sterowe przenosi się do dłoni pilota — dając tym znak poddania się jego woli. Ciężka i bezsilna na ziemi, z chwilą oderwania się od niej jest lekka, zwinna i posłuszna na każde drgnienie steru. Czujnie wsłuchana w każdy ruch dłoni pilota, niemal wyprzedza jego życzenia. Pęd wiatru sprawił, że ożyła — srebrzysta i zwinna — prawdziwa jaskółka.

Powoli wychodzimy coraz wyżej, latając w pobliżu lotniska i wypatrując noszeń. Szukam szybowców, które wystartowały przede mną. Są! Krążą beładnie tu i tam, najczęściej po dwa lub trzy w jednym kominie, zupełnie nisko.

Co za paskudne warunki — wzruszam ramionami ze złością.

W brudnym, zasnutym ciemnymi oparami powietrzu wiszą niekształtne, bure kłaki chmur. Szare strzępy zwisają im u podstawy. Wyglądają jakby nie mogły przetrwać dłużej w powietrzu i lada chwila opadną na ziemię. Gdzieś niedaleko między nimi prześwituje słońce, które z trudem przedziera się przez poszarzałe od kurzu powietrze.

Wreszcie wyciepam się w słabym noszeniu nad wioską Świętochowice, nad którą właśnie rozbłysł skrawek słońca. W miarę nabierania wysokości widzialność maleje. Ziemia wydaje się zasłana szarą mgłą. Taka sama zresztą, rzadka i bezkształtna masa wisząca również nade mną. Ta „górną mgłą” — to nędzne imitacje cumulusów, gęstnieją gwałtownie już na wysokości 1000 m.

Mniej więcej w pół godziny po starcie warunki uległy nieco polepszeniu. Na ziemi widać było duże plamy słońca. Chmury natomiast bieleły i jakby zgęstniały — wyglądały jednorodnie. Ale trwało to krótko. Wkrótce słońce zniknęło prawie zupełnie.

Jest już po godzinie 11,00. Zdaję sobie sprawę, że nie ma na co czekać. Najwyższa pora na meldowanie się — a tu jak na złość nie mogę dokreślić „Jaskółki” do pułapu. Nie wiem nawet, czy większość zawodników odeszła już na tra-



sę, czy też nie, ponieważ widoczność jest naprawdę paskudna. Tylko od czasu do czasu dostrzegam niewyraźne sylwetki szybowców. Słabutkie prądy powietrza niechętnie dźwigają wzwyż moją „Jaskółkę”.

Niekiedy opadam niżej, aby następnie wyszukać miejsc, gdzie przez chwilę odzyskuję utraconą wysokość. I tak naprzemiennie, jakby dla urozmaicenia. Nie rezygnuję, lecz cierpliwie krążę, uważnie śledząc każde drgniecie szybowca, którym zawiadamia on mnie o silniejszym noszeniu. Tuż obok śmiga „Jaskółka” Jurka Wojnara.

Po dłuższej „gimnastyce” nareszcie dochodzę do pułapu. Lecimy teraz wprost nad lotnisko, na którym wyłożona jest biała taśma — linia ostrego startu. Wtem z boku z zagmatwanego kształtu chmur wyskakuje w moim kierunku „Air” Marcelle Choisnet.

A więc już jest! — pomyślałam.

Wysokość mam tak małą, że nie ma sensu pilnować nad taśmą. Lekko oddaję drażek i z cichym szumem przelatuję nad nią na 800 metrach.

Spoglądam na zegarek — jest godzina 11,20. I co dalej? — rozważam.

Doprawdy trudno było wybrać gorsze warunki na tak poważną konkurencję jaka jest prze-

lot 300 km. Lecę prosto, mijam miasto i z radością dostrzegam całą gromadę szybowców krążących pod... nie łatwo powiedzieć pod czym, bo chmury tej nie można nazwać cumulesem. Z daleka sprawia to pocieszny widok. Szybowce wyglądają jak stado wron kręcących się zaciekle wokół niewidzialnego wroga.

Co tam się dzieje?

Kilkanaście maszyn wiruje jak w ukropie przy czym różnica wysokości między najniższym i najwyższym nie przekracza 200 m. Cała ta zwariowana karuzela jest jakby powiązana niewidzialnymi nićmi. Gdy tylko jeden z szybowców odskoczy nieco od gromady i odszuka widocznie silniejsze noszenia, wówczas zacznie przygarniać ku sobie inne maszyny. Wtedy to, niemal wszyscy, błyskawicznie przemieszczają się w jego kierunku i znowu nie słabnie zaciekle gonitwa.

Wpadam w sam środek tego „diabelskiego młynka”. Tuż obok mnie latają „Jaskółki”, „Sohaje”, „Juniusy”, „Futary” i „Air” Marcelle Choisnet. Nie widzę tylko „A — 9” i „Rury”. Nie ma również drugiego „Air 102”. Czyżby polecieeli wcześniej?

W górę i w dół krążą szybowce, jest ich pełno dookoła. Na wysokości mojej „Jaskółki” chodzą również dwie maszyny. Staram się je wyprzedzić, chciwie wczuwając się w każde drgnienie wariometru, który jednak nie przekracza wartości 0,5 m sek wznoszenia. Zresztą nie sposób patrzeć na przyrządy. Trzeba bacznie uważać, aby przy ciągłym mijaniu i ściąganiu nie potknąć kogoś w powietrzu. Tutaj czyjeś skrzydło, tam znowu ogon, czy też kabina ze skurczoną sylwetką pilota miga mi przed oczami. Można by powiedzieć, że szybowce niemal ocierają się o siebie. Trwa zacięta walka o wysokość.

Ale to nic. W tak słabych warunkach przyjemnie jest lecieć w towarzystwie. Bądź co bądź szanse wytrwania w powietrzu są wtedy dużo większe. Bo niestety w tej chwili jedynym i najważniejszym zadaniem jest wytrwanie w górę. O osiągnięciu większej prędkości przelotowej nie ma nawet mowy.

Na wysokości około 900 m „szybowcowa karuzela” rozpada się i maszyny po dwie lub trzy lecą na trasę, znikając z pola widzenia. Również i ja odchodzę w stronę, gdzie na tle jednolitej warstwy chmur widnieją ciemniejsze, świeższe partie, zapowiadające noszenia. Wkrótce gubię z oczu liczne towarzystwo, z którym latałam w pierwszym kominie. Lecąc samotnie przed siebie zaczynam się niepokoić. Na 600 metrach widzę nagle łagodnie krążący szybowiec. Podlatuję na tej samej wysokości i kładę „Jaskółkę” w płaski zakręt tuż za ogonem... „Air” Marcelle Choisnet. Dziwne, że też zawsze musimy się spotkać w ciężkich chwilach! Strzałka wariometru ledwo, ledwo przekracza 0.

Co robić? — myślę i patrzę wokół rozpaczliwie.

Sytuacja jest beznadziejna. Zewsząd otacza nas szara, ciemna mgła. Dostrzec można tylko mały skrawek ziemi przecięty linią toru. Pola i lasy tuż przy torze są już metne i zamazane. Gdyby nie busola, można by latać wokoło nie mając żadnego wskaźnika kierunku. Nigdzie ani skrawka słońca. Posępna warstwa chmur nie przepuszcza najmniejszego promyka.

Jednakże dłuższe wiszenie na „zerku” nie ma sensu. Prawie jednocześnie wychodzimy z krążenia i lecąc obok siebie obserwujemy wzajemne ruchy swoich szybowców. Wysokość maleje powoli, ale nieustannie. I oto ponownie łapiemy „zero”, a raczej wyszukuje je pan Choisnet. Ja natomiast dochodzę do niej, ale jestem już niżej prawie o 20 m.

Wtedy zaczyna się walka, długa i uporczywa. Walka niemal beznadziejna, walka o każdy centymetr wysokości. Zaciskam zęby. Widzę wyraźnie jak Marcelle centymetr po centymetrze, potem metr po metrze wyprzedza mnie. Długoskrzydły, biały „Air” w powolnym, łagodnym krążeniu mocno trzyma się słabutkiego prądu. Moja szybka „Jaskółka” o wąskich, cienkich skrzydłach nie może mu dorównać.

Co robić? Żeby choć trochę słońca, choć troszeczkę...

Nie wiem czy trwało to długo. Czas zegarowy nie ma w tym przypadku znaczenia. Aż nagle jak w bajce, na ruch czarodziejskiej laseczki, ukazuje się słońce. Mała plama światła rozżala czerwone dachy jakiegś niewielkiego wioski, oświetla różnobarwną szachownicę pól. W słupie światła, przenikającego zwały chmur, drga pyłki mgły i dymów. Na tle ziemi ogarniającej cały horyzont wygląda to jak garść złota rzucona w ciemną plamę ziemi.

(cdn)

NA TROPACH KSIĄŻKI LOTNICZEJ — CIĄG DALSZY

MICHAŁ GOSZCZYŃSKI
Wydawnictwa Komunikacyjne



PO przeczytaniu artykułów: Stanisława Biskupskiego — „Na tropach książki lotniczej” i Józefa Wójcickiego — „Nasze wydawnicze loty” w nr. 20 i 21 „Skrzydlatej Polski”, pragnę je uzupełnić nowymi wiadomościami, aby czytelnik nie pozostał w przekonaniu, że to jest już wszystko co zostało zrobione i co się robi w dziedzinie „produkcji” książek o tematyce lotniczej.

Autorzy wspomnianych artykułów zaznaczyli co prawda, że ich przegląd nie obejmuje, rzecz oczywista, całego spisu wydanych i przygotowywanych przez Wydawnictwo MON pozycji. Stanisław Biskupski wspominał nawet o tym, że istnieje jeszcze drugie wydawnictwo — Wydawnictwa Komunikacyjne — które „na na swoim sumieniu” kilka pozycji lotniczych, a w których „profilu wydawniczym” leżą zagadnienia komunikacji i transportu lotniczego.

Otóż, jak się już zapewne czytelnik domyśla, chcę poświęcić kilka słów właśnie tym książkom Wydawnictwa Komunikacyjnych, które się już ukazały i tym, które są w opracowaniu — jednym słowem — na temat dorobku w dziedzinie książki lotniczej oraz planów Wydawnictwa na najbliższą przyszłość.

Trzeba przyznać, że pierwsze, pozycje lotnicze wydane przez Wydawnictwa Komunikacyjne powstawały za pewnymi trudnościami, a to z powodu braku autorów, opiniodawców i redaktorów, którzy mogliby przewyrczyć pionierskie kłopoty i błędy, jak również wobec braku znajomości potrzeb i wymagań czytelników, z którymi wydawnictwa nie posiadały kontaktu. Rezultatem tego początkowego okresu były jednak już takie książki jak: Szczecińskiego — „Meteorologia na usługach lotnictwa” (1952), Minorńskiego — „Samolot — nowoczesna maszyna rolnicza” (1953), Osieńskiego — „Transport lotniczy” (1954), Kekusza, Rybarskiego i Zbrowskiego —

„Organizacja ruchu samolotów cywilnych” (1954), Badowskiego i Janika — „Radionawigacja lotnicza” (1955) oraz Brzoski — „Metoda utwierdzania sprzężystego w konstrukcjach lotniczych” (1955).

Pomimo tego szczupłego dorobku książki Wydawnictwa Komunikacyjnych spotkały się z bardzo życzliwym przyjęciem oraz jak najlepszą opinią czytelnika, czego dowodem są recenzje zamieszczane niejednokrotnie na łamach „Skrzydlatej Polski” i wypowiedzi odbiorców. Z tego początkowego okresu Wydawnictwa Komunikacyjne postanowiły wyjść zdecydowanie w latach 1955 i 1956, czemu w dużej mierze pomogło nawiązanie ściślejszych kontaktów z Zarząd Lotnictwa Cywilnego i Pionem Lotniczym Ligi Przyjaciół Żołnierza w zakresie ich potrzeb wydawniczych. W rezultacie „profil” zagadnień lotniczych został nieco poszerzony i obejmuje teraz zarówno komunikację i transport, jak i sport samolotowy i szybowcowy, spadochroniarstwo i modelarstwo — w takim zakresie, aby dostarczyć czytelnikowi podręczników i książek podnoszących jego kwalifikacje zawodowe i sportowe.

Postaramy się przyjrzeć krótko książkom, które ukażą się na półkach księgarskich w 1955 i 56 roku. Zarówno tematyka tych książek jak i nazwiska autorów, z których wielu ogół czytelników już zna, pozwolą zorientować się czy Wydawnictwa Komunikacyjne zaspokoją przynajmniej w części „apetyty” czytelników-lotników.

A więc w pierwszym rzędzie — już w krótkim czasie ujrzymy pracę zbiorową Kekusza, Rybarskiego, Szczecińskiego i Zbrowskiego „Vademecum nawigatora lotniczego” — praca ta, przeznaczona przede wszystkim dla personelu lotniczego PLL „LOT”, zawiera skondensowany zbiór najważniejszych tablic, wzorów, wykresów i map, tak bardzo potrzebnych w codziennej pracy nawigatora lotniczego. Równocześnie powinna ona w równej mierze zainteresować instruktorów lotnictwa sportowego, cały personel ziemny kontroli ruchu, zawiadowców lotnisk oraz służbę meteorologiczną. Po raz pierwszy w historii polskiej książki lotniczej pozycja ta będzie bogato ilustrowana w pięciu kolorach.

Drugą pozycją, pionierską w tym zagadnieniu w Polsce, która ukaże się za kilka miesięcy, będzie „Astronawigacja lotnicza” — Janika i Zbrowskiego. Jakkolwiek tematyka książki jest dość specyficzna i interesuje przede wszystkim personel latający linii komunikacyjnych, to jednak z uwagi na bardzo przystępne opracowanie tematu, powinna się ona znaleźć w rękach szerokiego grona czytelników lotniczych.

Kolejnymi pozycjami, które się ukażą w latach 1955 i 56, będą:

- Strzeszewskiego — „Zarys tłokowych silników lotniczych” — przeznaczona w pierwszym rzędzie jako pomoc dla studentów politechniki i młodszych konstruktorów silników lotniczych,
- Bentkowskiego — „Tłokowy silnik lotniczy”. Jakkolwiek książka ta omawia również zagadnienie silnika tłokowego, to jednak zupełnie w innym ujęciu niż poprzednia praca. Przeznaczona ona będzie przede wszystkim dla mechaników lotniczych oraz pilotów komunikacyjnych i sportowych, podając zasady pracy i budowy silnika lotniczego, szczególnie rozwiązania konstrukcyjne oraz zarys materiałoznawstwa.
- Janik i Malinowski — „Nawigacja lotnicza”. Książka ta ze względu na jej poziom i szerokie ujęcie zainteresuje przede wszystkim personel latający linii komunikacyjnych, dużo jednak bardzo ciekawego materiału dla pogłębienia swoich wiadomości teoretycznych znajdą również instruktorzy Ligi Przyjaciół Żołnierza.
- Ablamowicz — „Pilotaż bez widoczności” — to niewątpliwie książka, która zainteresuje i nauczy wiele szeroki ogół pilotów samolotowych i szybowcowych LPŻ. Autor pada w niej z jednej strony teorię lotu na przyrządy i wyposażenie, a następnie zasady nauki pilotażu bez widoczności, z drugiej natomiast wyraźnie omówi specyfikę zastosowania pilotażu bez widoczności dla celów szybownictwa oraz lotnictwa samolotowego. Niezależnie omówione zostaną tu zasady i metody la-

dowań bez widoczności oraz symulatory lotu i ich zastosowanie do celów nauki i treningu.

— Szczeciński — „Lotniczy elementarz meteorologiczny” — to nowa pozycja z zakresu meteorologii, w ujęciu jak najbardziej zrozumiałym dla szerokiego ogółu adeptów lotniczych. Książkę tę w odróżnieniu od wydanych już na ten temat pozycji będzie charakteryzować dostosowanie do potrzeb i programu podstawowego szkolenia lotniczego wymaganego na kursach i w szkołach LPŻ oraz kolorowa i bogata szata graficzna.

— Korsak i Wojciechowski — „Zdalne sterowanie modeli”. Książka ta zainteresuje wszystkich modelarzy. Autorzy zapoznają czytelników, w przystępnej i bogato ilustrowanej konkretnymi przykładami formie, z zagadnieniami automatyki i telemechaniki modelarstwa lotniczego, wodnego i lądowego. Warto tu wspomnieć, że książka ta będzie pierwszą tego rodzaju pracą w Polsce.

— Janica i Mańkowski — „Naziemne urządzenia do startu szybowców” — autorzy omówią w zwarty sposób te urządzenia z punktu widzenia zasad prawidłowej eksploatacji i bezpieczeństwa obsługi. Książkę tę powinien posiadać w swoich rękach każdy mechanik i pilot szybowcowy.

— Specjalną do pewnego stopnia i nową pozycją będzie książka Leji, Nagórskiego i Uszyńskiego — „Wypadki lotnicze”, gdzie autorzy czerpiąc materiały z bogatego i wieloletniego doświadczenia podadzą czytelnikowi w sposób jasny i usystematyzowany przyczyny wypadków lotniczych oraz zasady ich badania. Niewątpliwie pozycja ta będzie przede wszystkim interesować członków terenowych Komisji Badań Wypadków Lotniczych, kierownictwa aeroklubów i szkół lotniczych oraz instruktorów.

— Tracz — „Kurs szkolenia spadochronowego” — to nowa książka dla spadochroniarzy i to zarówno początkujących jak i zaawansowanych. Autor, mając poza sobą bogate doświadczenie jako skoczek i instruktor, w oparciu o nowy obowiązujący w LPŻ program wyszkolenia spadochronowego omówi kolejno wszystkie zagadnienia dotyczące kolejnych etapów szkolenia i treningu — od wieży spadochronowej do instruktora spadochronowego I klasy.

— A. H. Lukin — „Sport spadochronowy” — w tłumaczeniu Adama Iwińskiego — to książka rozszerzająca zagadnienia spadochronowe w oparciu o doświadczenia przodujących kolegów w Związku Radzieckim. Praca ta, łącznie z książką Witolda Tracza, powinna, przynajmniej na krótki okres czasu, zaspokoić potrzeby czytelników-spadochroniarzy.

Niezależnie od wymienionych wyżej pozycji Wydawnictwa Komunikacyjne przygotowują już plany na rok 1957 i lata dalsze, uzgadniając je z potrzebami odbiorców. Dla zobrazowania całości podaję poniżej wyciąg z tego planu: — „Obliczanie i budowa lotniczych przyrządów pokładowych”, „Wytrzymałość konstrukcji lotniczych”, „Aerodynamika”, „Praktyczna aerodynamika”, „Polskie konstrukcje szybowcowe” (od początku dziejów), „Kontrola techniczna sprzętu lotniczego”, „Vademecum pilota sportowego”, „Nawigacja pilota sportowego”, „Przepisy sportowe wyczynów lotniczych”, „O oblatywaniu samolotów i szybowców”, „Przygotowanie szybowca do lotu wyczynowego”, „Technika i taktyka szybowcowych lotów wyczynowych”, „Vademecum mechanika samolotowego i szybowcowego”, „BHP w lotnictwie”, „Technika wykonywania lotów ze skokami spadochronowymi”, „Zagadnienia eksploatacji lotnisk i lądowisk”, „Śmigłowiec, jego budowa i eksploatacja”, „Zastosowanie lotnictwa na usługach komunikacyjnych”, „Radio na szybowcu i samolocie sportowym”, „Latawce, historia, budowa i praktyczne zastosowanie”, „Mikromodely”, „Zasady lotu modeli” itd.

Czy to już wszystko? — Bynajmniej. Plany wydawnicze książek lotniczych W. K. będą rozszerzane coraz bardziej — w miarę zapotrzebowania z terenu — ale potrzebna jest nam koniecznie współpraca czytelników. Potrzebne są propozycje, wypowiedzi i uwagi dotyczące poszczególnych książek i całego planu, aby móc na przyszłość popełnione już błędy eliminować. Dobrze zestawione i dobrane tytuły książek i plany wydawnicze w połączeniu ze starannym opracowaniem technicznym zapewnią nam wtedy to, że książka lotnicza znajdzie się na pewno w rękach czytelnika w odpowiednim czasie i będzie mu pomocną przy podnoszeniu jego kwalifikacji fachowych i rozszerzaniu wiadomości z zakresu techniki ogólnolotniczej.

SZYBOWCE JUGOSŁOWIAŃSKIE

Mgr inż. JUSTYN SANDAUER

DOTYCHCZASOWY brak kontaktów między szybowcami Polski i Jugosławii nie sprzyjał wzajemnemu poznaniu. Wynikiem tego jest u nas słaba znajomość szybownictwa jugosłowiańskiego, tak pod względem osiągnięć wyszkoleniowo-sportowych jak i konstrukcyjnych. Tymczasem wyniki osiągnięte przez szybowców jugosłowiańskich na arenie międzynarodowej zasługują na uwagę. 3 i 4 miejsce Arbajtera i Boriska na międzynarodowych mistrzostwach FAI w Orebro (Szwecja) w r. 1950 i pierwsze miejsce ekipy jugosłowiańskiej w kon-

kurencji szybowców dwumiejscowych w Camphill w r. 1954 — są tego wystarczającym dowodem.

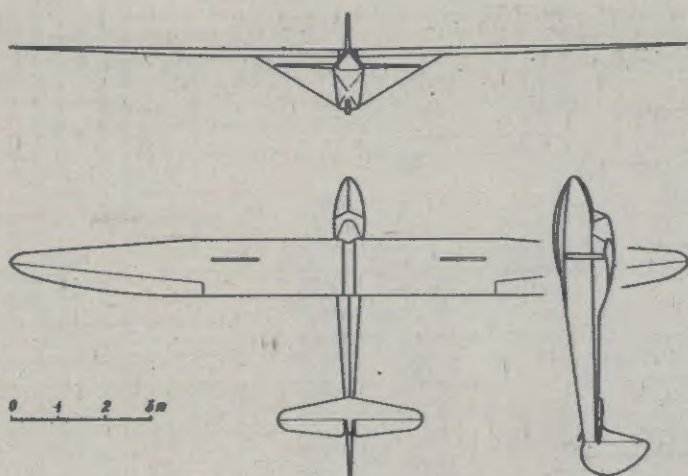
Szybownicy jugosłowiańscy osiągnęli te sukcesy na szybowcach produkcji krajowej, będących konstrukcjami bezspornie oryginalnymi. Aczkolwiek tendencje nurtujące konstruktorów jugosłowiańskich nie zawsze są zgodne z koncepcjami konstruktorów naszych szybowców, a czasem są im nawet przeciwstawne, to jednak warto je poznać chociaż w zarysie.

SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

„GALEB II” — jest szybowcem treningowym w układzie zastrzałowego górnopłata, konstrukcji drewnianej. „Galeb II” jest powojenną wersją szybowca „Galeb I”, dla którego dmuchania modelowe były przeprowadzane w tunelu aerodynamicznym we Lwowie. Konstruktor szybowca, inż. Cijan, był studentem Politechniki Lwowskiej i jest znany wielu polskim inżynierom. Szczegóły konstrukcyjne „Galeba” są typowe dla przedwojennych szybowców tej klasy.

DANE TECHNICZNE:

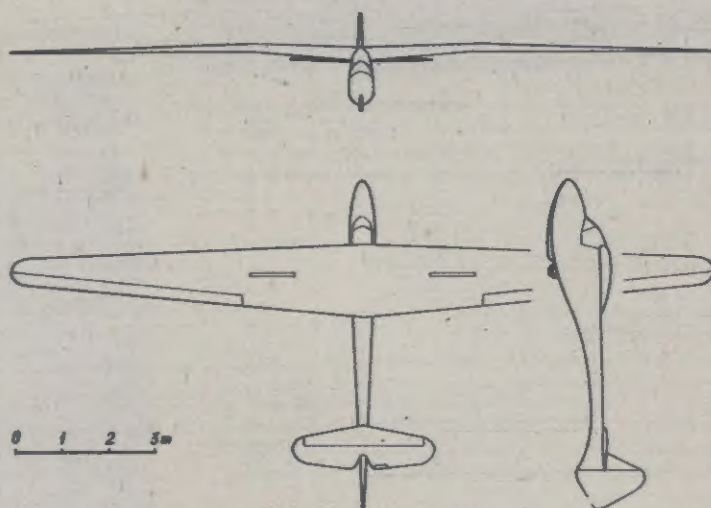
Rozpiętość	—	14,5 m
Powierzchnia nośna	—	15,0 m ²
Wydłużenie	—	14
Ciepota w locie	—	267 kg
Max. doskonałość	—	21
Minimalne opadanie	—	0,82 m/sek
Max. dopuszcz. prędk. lotu nurkowego	—	220 km/h
Współcz. obc. mieszcz.	—	10



„SOKO” — jest szybowcem wyczynowym w układzie górnopłata, konstrukcji drewnianej. „Soko” jest jednym z pierwszych szybowców konstrukcji powojennej. W związku z tym, że był on przewidziany do budowy w małych warsztatach aeroklubowych, konstrukcję jego cechuje daleko idąca prostota. „Soko” w swych założeniach odpowiada naszej „Musze-ter”.

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	15,0 m
Powierzchnia nośna	—	15,0 m ²
Wydłużenie	—	15
Ciepota w locie	—	300 kg
Max. doskonałość	—	24,3
Minimalne opadanie	—	0,77 m/sek
Max. dopuszcz. prędk. lotu nurkowego	—	240 km/h
Współcz. obc. mieszcz.	—	12



„ORAO II” — belgradzkiej grupy konstrukcyjnej inżynierów Cijana i Obada, jest szybowcem wyczynowym w układzie średniopłata, konstrukcji drewnianej. Jedynie dźwigar skrzydła jest konstrukcji mieszanej duralowo-drewnianej. Zwraca uwagę zarówno „ostry” kształt kadłuba o wydłużonym nosie i bardzo cienkim tyle jak i obrys skrzydła o dużej rozpiętości i wydłużeniu oraz zmiennym skosie. Skrzydło jest silnie zmechanizowane. Jego część wewnętrzną zajmują kłapy szczelinowe typu NACA-2h (te same co w „Jaskółce”), a część zewnętrzna — trójdzielne lotki. Wewnętrzna część lotek wychyla się również zgodnie z kłapami, wzmacniając ich działanie. Mała lotka zewnętrzna wychyla się tylko do góry, dla zabezpieczenia końców skrzydła przed oderwaniem strug. Skrócenie skrzydła przejmuje keson sklejkowy sklejany z duralowym dźwigarem. Szybowość skrajna skrzydła jest na nasze pojęcia nieduża; jego kąt skrócenia przy maksymalnej dopuszczalnej prędkości lotu ślizgowej wynosi 4,6°, co z punktu widzenia polskich przepisów wytrzymałościowych

jest niedopuszczalne. Również sztywność tyłu kadłuba była w pierwszej serii niewystarczająca, co spowodowało tragiczny wypadek czolowego szybownika jugosłowiańskiego Boriska podczas nakręcania zdjęć filmowych. „Orao” startuje na odrzucanym podwoziu dwukółkowym, a ląduje na płozie.

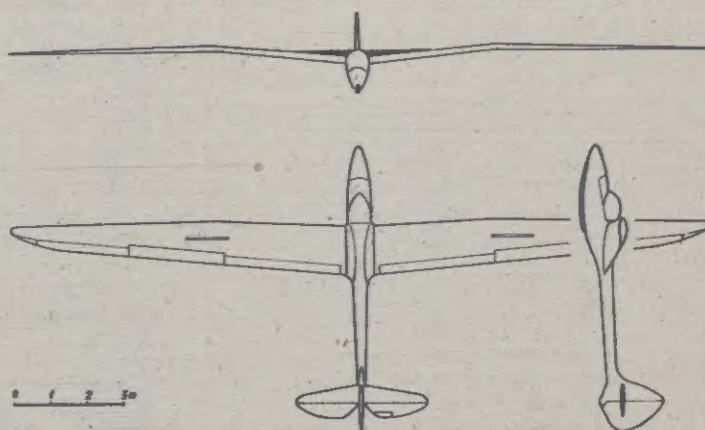
Dalszą wersją „Orao II” jest „Orao III”, który tak dalece różni się od swego poprzednika, że można go traktować jako nowy prototyp. „Orao III” posiada kadłub konstrukcji metalowej o nieco zmienionym obrysie i przesuniętej do przodu kabinie, skrzydło niedzielone, proste (bez zalamania), o zmniejszonym zwichrzeniu, zmieniony typ kłap, lotki dwudzielne (bez małej lotki zewnętrznej), zmniejszoną powierzchnię ustereżeń i jest wyposażony w chowane w locie kołko i płozę. Rezultatów prób „Orao III” dotychczas nie znamy.

Na szybowcu „Orao II” startowali szybownicy jugosłowiańscy na mistrzostwach FAI w Orebro w r. 1950, zajmując 3 i 4 miejsce.

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	18,1 m
Powierzchnia nośna	—	17,8 m ²
Wydłużenie	—	20,3

Ciepota w locie	—	366 kg
Max. doskonałość	—	32
Minimalne opadanie	—	0,58 m/sek
Max. dopuszcz. prędk. lotu nurkowego	—	220 km/h



Ciąg dalszy nastąpi

Pożar — wróg lotnictwa



TYDZIEŃ Straży Pożarnej, organizowany co-rocennie, jest dla pracowników lotnictwa okresem mobilizacji do wzmożonej, nieustannej troski o całość majątku narodowego, jakim bez wątpienia jest drogienny sprzęt lotniczy.

Wiadomo bowiem, że w lotnictwie mamy ciągle do czynienia z materiałami łatwopalnymi, które jeszcze szybciej się zapalają niż owa łatwopalna taśma filmowa w czasie pożaru kina w Wielopolu Skrzyńskim. Tragedia w Wielopolu jest groźnym ostrzeżeniem dla wszystkich, a zwłaszcza dla tych, którzy zagadnięcie ochrony przeciwpożarowej nie traktowali poważnie.

Nie tak dawno także czytaliśmy w prasie o bohaterstwie czynnie nauczycielki Ludwika Wawrzyńskiej, która własnym życiem zapłaciła za uratowanie z pożaru dzieci.

Czy wtedy w zakresie swoich obowiązków usunęliśmy istniejące niedociągnięcia i braki, wskazywane przez inspekcję przeciwpożarową, czy sprawdziłszy wyszkolenie personelu w zakresie przepisów bezpieczeństwa przeciwpożarowego, czy uzupełniliśmy braki w sprzęcie przeciwpożarowym, czy materiały łatwopalne pozostały w miejscach dostatecznie zabezpieczonych? Nad tym przede wszystkim trzeba się zastanowić.

W lotnictwie o pożar nie trudno, stąd więc wypływa dalsza troska i bezwzględna czujność w walce o uniknięcie poważnych strat, jakie jeszcze co roku powodują niepotrzebne pożary. Warto też bliżej zapoznać się ze stratami, spowodowanymi przez pożary w skali naszej całej gospodarki narodowej. Straży te są olbrzymie i obejmują, niestety, drobne co prawda ale niepotrzebne straty lotnictwa cywilnego.

W ubiegłych pięciu latach było u nas 87 475 pożarów, powodujących straty na około półtora miliarda złotych. W r. 1954 — 17 943 pożarów, a w sumie zaś lasach — 1 822 pożary, które spowodowały straty wartości 1 641 000 zł. Były one wywołane przez zaprząśnienie ognia, rozpalenie ogniska w lesie, iskrzenie traktorów i lokomotyw. Wiemy, że w walce z tymi pożarami odegrało pewną rolę lotnictwo cywilne, które może służyć do służby patrolowej i sygnalizacyjnej.

Straży w przemyśle są bardzo poważne. Dlatego spraw bezpieczeństwa przeciwpożarowego nie należy traktować lekkomyślnie, lecz bezwzględnie podporządkować się zaleceniom pokontrolnym władz pożarniczych.

Inspektoraty Straży Pożarnej — organa ochrony przeciwpożarowej naszych Centralnych Zarządów i Resortu, wywiązują się coraz lepiej ze swej odpowiedzialnej pracy. Trzeba jednak, aby w tę walkę na odcinku bezpieczeństwa

przeciwpożarowego włączyli się wszyscy pracownicy lotnictwa. Musimy ciągle prowadzić ciągłą pracę pogotowia i ubezpieczenia, organizując brygady pogotowia przeciwpożarowego, musimy wszystkich pracowników zawiadomić o przyczynach pożarów. Zagadnienie zabezpieczenia naszej gospodarki lotniczej przed stratami spowodowanymi przez pożar — to sprawa nie tylko administracji lecz także rad zakładowych i organizacji partyjnych, to sprawa kolektywnej odpowiedzialności całej załogi.

Nie wolno w lotnictwie pod żadnym pozorem lekceważyć przepisów przeciwpożarowych, co niestety zdarza się jeszcze dość często. Np. kierowca cysterny benzynowej na postoju — po zatrzymaniu położył pokrowiec na rozgrzanej rurze wydechowej. Pokrowiec ten zapalił się i tylko dzięki przytomności umysłu innego kierowcy ugaszono ogień za pomocą gaśnicy śmie-

sowej. Drugi przykład — w wyniku iskrzenia instalacji elektrycznej w samochodzie powstaje pożar, który gaszą dyżurni strażacy. Ponieważ pożar wybuchł w holu przywarystalowym, następstwa mogły być poważne. Podobny wypadek miał miejsce na ciągniku, gdzie nastąpiło krótkie spięcie z powodu nieodpowiednio zaizolowanych przewodów. W silnikowni zakładu remontowego, przy myciu benzyną iskrowniką, iskra wywołała pożar benzyny w blaszance i tu znów przytomny pracownik wyrzucił palącą się blaszankę z benzyną przez okno na zewnątrz i gasi ją przy pomocy gaśnicy pianowej. Pożar ten, nie stłumiony w zarodku, mógł w konsekwencji przetrwać się do dużej klatki w magazynie państwowym. Takie więc następstwa niesie zwykła, zdawałoby się, nieostrożność.

Na uwagi zwracane przez dyżurnych strażackich, pracownicy często odpowiadają w tonie:

ROZMAITOŚCI



Gustaw Koubek (u środku, najwyżej), członek aeroklubu w Ostrawie, uczestnik spadochronowych mistrzostw świata we Francji, dzieli się uwagami na temat odbytych niedawno słoków.

Foto: SP-K (2)



Wystawa na lotnisku została otwarta — napływają już pierwsi zwiedzający. Dyżurny pilot opowiada starannie i z zainteresowaniem o działaniach przyrządów pokładowych.

NA gościnność gospodarzy nikt z LPZ-towców Stalinozdroju nie mógł w czasie pobytu w Ostrawie chyba narzekać. Szwarzarnowskiej z towarzyszymi Stęklą i Petnikiem na czele robili co tylko mogli, aby uprzyjemnić gościom ich pobyt. Zakwaterowanie i wyżywienie w nowoczesnym, komfortowym hotelu „Ostrava” pozostawiło jak najlepsze wrażenie na ekipie polskiej. Nasi modelarze i upodochotwieńcy byli także w niedzielę 8 maja w Państwowym Teatrze im. Jerzego Myrona na bardzo ładnej operetce „Wczasy z aniołem”, opartej na — znanym także u nas — filmie czeskosłowackim pod tym samym tytułem. W poniedziałek 9 maja — w dniu święta narodowego Czechosłowacji — ekipa stalinozdrożka oglądała między państwowy mecz żużlowy Czechosłowacja — Polska, gdzie elpiedziowcy byli niezwykle skutecznie witani przez publiczność. Należy tu zaznaczyć, że organizatorem zawodów był również miejscowy SVAZARM, Organizacja ta posiada — jak zdążyłem się zorientować — bardzo szeroki zasięg swej działalności. Nie ma w Ostrawie zakładu pracy, instytucji czy szkoły, w którym nie działałby aktywny komitet zakładowy SVAZARM-u, szkolący swych członków w różnych dyscyplinach sportów obrotowych. Największą popularnością cieszy się tam sport motorowy i oczywiście lotnictwo, chociaż nie mniej popularne są i inne sporty.

AEROKLUB okręgowy w Ostrawie, mający swą siedzibę na lotnisku w Hrabuwcie, posiada liczne filie tj. lotniska i szymbowiska w terenie. Klub ten ma trzy dobrze pracujące sekcje: szymbowczą, spadochronową i samolotową, a co najwazniejsze — opiera się w swej działalności na szerokim i mocnym aktywie społecznym. Członkami klubu są w przeważającej mierze młodzież robotnicza, studenci i inteligencja techniczna z miejscowych i zamiejscowych zakładów pracy. Personel etatowy jest szczupły, znacznie mniejszy niż w niektórych naszych aeroklubach. Nie cierpi na tym złozenie, a przeciwnie — rozwija się bardzo ładnie. Wskaźniki szkolenia i treningu, jak wynika to z liczących wykresów porównawczych w lokalnym klubie, są wysokie. Szkolenie

powiedni sposób, podrywając autozłoty Strazy Państwowej. A przecież odpowiednie ustawy państwowe nadają strażakom wszystkie uprawnienia funkcjonariuszy państwowych na czas służby. Dlatego też w takich wypadkach trzeba koletywnie na naradach pętnować wypadki nieuwagi, braku czujności lub lekkceważenia przepisy.

Trzeba też wskazywać na właściwe i odwzajemne postępowanie pracowników, którzy w chwili wybuchu pożaru umiemy zachować zimną krew i umiemy walczyć z rozszerzaniem się pożaru. Dlatego ogromne tu znaczenie mają próby alarmy i ćwiczenia całej załogi w akcjach ochrony przeciwpożarowej.

Pokaz gaszenia pożaru palącego się samolotu, jaki kiedyś zorganizowano w Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu w obecności Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego, nauwał wiele wniosków na przyszłość, ucząc poglądowo jak walczyć z pożarem na lotnisku, hangary i samoloty, niezależnie od konstrukcji i materiałów z jakiego zbudowany jest samolot, zawsze zaliczają się do obiektów łatwopalnych. Pożar samolotu może oznaczać katastrofę, śmierć

nia, uruchamiania silników, podczas napełniania zbiorników itp.

Stąd też obowiązują specjalne przepisy, które musi znać każdy pracownik lotnictwa i bezwzględnie ich przestrzegać. Urządzenia zaś do walki z pożarami należy obciążać właściwą opieką i dbać o ich stałą konserwację. Mamy piękne przykłady cennej inicjatywy pracowników straży pożarnej w Porcie Centralnym na lotnisku Okęcie pod kierownictwem st. ogniomistrza Zygmunta Szaniawskiego, którzy drogą racjonalizacji uzupełniają i udoskonalają swój sprzęt przeciwpożarowy. W walce z pożarami ważna jest współpraca każdego pracownika lotnictwa i dlatego wszyscy powinni odbyć krótkie w tym zakresie przeszkolenie. Obowiązkiem wszystkich kierowników działów jest najściślejsza współpraca z inspektorami ochrony przeciwpożarowej.

W czasie Tygodnia Straży Pożarnej należy we wszystkich jednostkach lotniczych wyłonić pogadanki na tematy związane z obroną przeciwpożarową oraz przeprowadzić pokazy i ćwiczenia zakładowych straży pożarnych, pamiętając o tym, że czujna i uważna załoga może wiele zdziałać, walcząc skutecznie z największym wrogiem lotnictwa — pożarem.

Mgr inż. WIKTOR LEJA



Szybka akcja straży pożarnej nie dopuściła do wybuchu zbiorników, chociaż nie ustrojona służyła. Foto autora

Z notatnika naszego specjalnego wysłannika

We wszystkich specjalnościach odbywa się systemem dochodzącym. Nowowyzskoleni piloci lub skoczki grupowani są następnie na okres kilku tygodni (2, 3 do 4-ech) na kursach doskonalenia, gdzie uzupełniają swą wiedzę fachową i doskonałą w treningu.

Obecnie cały aeroklub żyje współzawodnictwem przed zbliżającą się I Ogólnokrajową Spartakiadą, która odbędzie się w Pradze w dniach 3-6 lipca br., a do której sportowcy wszystkich dyscyplin SVAZARM-u (zwie i lotnictwa) przygotowują się bardzo intensywnie, ubiegając się o zaszczyt uczestniczenia w tej wielkiej, po raz pierwszy organizowanej, masowej imprezie sportu czeskosłowackiego. Każdy aeroklub przygotowuje pewną część wielkiego pokazu lotniczego, który, jak wynika z informacji zastępcy przewodniczącego KC SVAZARM-u ppłk. Grepl'a (znanego nam dobrze z Leszna, jako kierownika ekipy czeskosłowackiej z zeszytych międzynarodowych zawodów szubrowych), będzie naprawdę imponujący. Dość wspomnieć, że w Spartakiadzie weźmie udział przeszło 21 000 najlepszych ewazarmowców, przy czym w pokazach lotniczych wystąpi 370 modelarzy, 4 000 spadochroniarzy i 382 pilotów samolotowych ze swymi maszynami. Program tej wielkiej imprezy przewiduje oprócz zawodów sportowych i różnych dyscyplin m. in. imponującą paradę maszyną, zakończoną przelotem samolotów (które utworzą napis „MIR” (Pokój), „gwiazdę” i inne) oraz masowym desantem spadochronowym.

Tę „gwiazdę” przygotowuje właśnie aeroklub w Ostrawie. Dwaściecia samolotów typu „Zlin 381” „sleci” bez przerwy w powietrzu. Aktywności klubowi SVAZARM-u, wśród których znajdujemy m. in. takich pilotów jak: Stouban racjonalizator Witkowski Zakładów Metalowych, Dinic — górnik, Raveane — robotnik awansowany na stanowisko dyrektora i Konecny — instruktor społeczny klubu, dokładają wszelkich starań, aby ich „gwiazda” — jak w skrócie określają swoje przygotowania do Spartakiady — wypadła w Pradze bez zarzutu. Całą tą grupą treningową kieruje zastępca kierownika aeroklubu Sochorek.

Kierownik aeroklubu w Ostrawie mjr Bogumil Pacl informuje mnie,

że średnica „gwiazdy” w powietrzu wynosi 170 metrów. W chwili, kiedy byłam tam i widziałem trening (początek maja), piloci latali już poprawnie w ciśmym szyku w pięciu poszczególnych szeregach.

Podczas, kiedy silnikowcy trenowali „gwiazdę”, szybownicy przygotowywali się, eliminując spośród siebie najlepszych do II Szybowcowych Mistrzostw Czechosłowacji, które odbędzie się we Vrchlabi. Szkoła się również bez żadnych przeszkód spadochroniarze, którzy mają tam w swych szeregach uczestnika spadochronowych mistrzostw świata (które odbyły się — jak wiadomo — w roku ubiegłym we Francji) Gustawa Koubeck'a. Codziennymi gośćmi w klubie są również modelarze ostrawscy, którzy — mając swą dobrze wyposażoną modelarnię okręgową w mieście — przychodzą na lotnisko oblatywać modele lub pomagać w bieżącej pracy aeroklubu. Są oni tam zawsze bardzo pożądanymi, a nikomu się nawet nie śni przeszkadzać im w ich praktyce modelarskiej. Wiele z nich przeszedł swą już pierwsze kroki w szybownictwie czy spadochroniarstwie, a nawet w pilotażu silnikowym.

Nic też dziwnego, że z akcją przygotowania do szkolenia nie mają tam żadnego kłopotu. Młodzież sama idzie

Kłopot może i jest, ale z selekcją kandydatów, których jest zawsze więcej niż potrzeba.

AEROKLUB w Ostrawie cieszy się wielką popularnością i dużą sympatią mieszkańców miasta i okolicy, którzy żywo interesują się działalnością klubu. Ma to swoje przyczyny przede wszystkim w tym, że klub jest silnie społeczny, tzn. posiada wśród swych członków dużą ilość aktywistów społecznych i jest dostępny dla szerokiego rzesz społeczeństwa, które interesują się lotnictwem. Można by to nazwać tzw. otwartym aeroklubem.

W czym się to wyraża? Przede wszystkim w tym, że teren klubu jest ulubionym miejscem przechadzek mieszkańców Ostrawy (dojazd tramwajem), którzy mogą się z bliska zapoznać ze sportami lotniczymi. Tuż przy głównym hangarze znajdują się drewniane barierki, a za nimi duże laweczki, na których można sobie swobodnie usiąść (bez żadnych przepustek) i obserwować bezpośrednio co się dzieje przed — i w hangarach oraz na całym lotnisku (punkt obserwacyjny bardzo dobry). Za laweczkami, z boku, przy budynku portowym jest nawet piaskownica, aby starsi nie mieli zbyt

niego kłopotu ze swymi dziećmi, kiedy te znużone się patrzeniem na lotnisko. Nic też dziwnego, że w każdą niedzielę znajdziemy w klubie dużo publiczności. Sprzyja temu też bardzo istotna rzecz — urządzenie przez klub co niedzielę wystawy lotniczej.

Od samego rana dyżurni piloci wyciągają wówczas niedaleko hangaru skasowane szubrowce i samoloty, rozkładają na ziemi spadochrony, ustawiają na stojakach różne silniki, wykładają na stole przyrządy pokładowe i wystawa gotowa. Przed każdym eksponatem — tabliczka informacyjna, a poza tym chętni piloci wyjaśniają na każde życzenie widzom wszystko co ich interesuje w szczegółach. Wstęp na wystawę kosztuje 1 koronę. Jest i dochód dla klubu oraz przyjemność dla młodych i starszych. Możecie sobie wyobrazić jakie widziałem tam tłumy ludzi!

Dzieci i młodzież, pary narzeczone, młode małżeństwa, starsi i ludzie w podeszłym wieku, ba nawet niemowlęta w wózkach. Niezwykle radośnie podniecenia widzą w oczach każdego, zwłaszcza, że można nie tylko dotknąć maszyn, ale wejść i usiąść za sterem „Zlina” czy „Sokoła”, „Pioniera” czy „Sohaja”, zobaczyć jak pracuje silnik i przypasać sobie nawet spadochron. Stała radiostacja lotniska umiła przy tym pobyt na nim muzyką i audycją radiową. Bardziej wybredni mogą wstąpić do baru i kawiarni, które znajdują się obok lotniska w budynku ostrawskiego oddziału czeskosłowackiego lotnictwa komunikacyjnego. Ta ostatnia instytucja organizuje w tym samym czasie 15-minutowe loty pasażerskie za 45 koron. Chętnych jest zawsze bardzo wielu.

Każdy przybyłszy widzi w aeroklubie wiele dla siebie nowego i ciekawego, a przy tym spędza przyjemnie czas, znajdując tu odpocznik i rozrywkę. Z czasem staje się on stałym bywalcem i aktywnym kibicem aeroklubu. Oczywiście — trzeba tu dodać — zawsze w tej całej imprezie zachowane są podstawowe środki bezpieczeństwa, ale jest to zrobione tak mądre i dyskretnie, że staje się wprost niewidoczne dla przeciętnego widza. W tym tkwi cała tajemnica dużego uppskolenia aeroklubu ostrawskiego.

(cdn)

KON



Niedzielną popołudniem. Zainteresowanie wystawą lotniczą, czynną na lotnisku aeroklubu okręgowego SVAZARM-u w Ostrawie, jest duże — jak to uidać na zdjęciu. Nie brak nawet niemowląt w wózkach... Foto: SP-K (obsluga własna)

NAZWA NIE MA ZNACZENIA

NIE jestem modelarzem ani inżynierem modelarstwa, lecz artykuł Danuty Osiańskiej z Warszawy spowodował, że i ja chciałbym się wypowiedzieć na temat poruszony w Nr 15 „Skrzydlatej Polski” z dnia 10 kwietnia 1955 r.

Sama nazwa: klub czy modelarnia — nie ma tu moim zdaniem zasadniczego znaczenia. Winniśmy raczej troszczyć się o jakość pracy zaopatrzenia materiałowego, o szczędność, szersze zainteresowanie młodzieży sportem modelarskim i lotniczym, dążyć do umasowienia modelarstwa, a z tego co pisze Osiańska o skoncentrowaniu modelarni w jeden Wojewódzki Klub widać, że nie sprzyjałoby to umasowieniu tego sportu, jak i oszczędnościom czy zwiększeniu dochodów ze składek. Istnieją przecież kluby motorowe, łączności, sportów wodnych i inne w powiatach i zdają egzamin, dlaczego więc nie może istnieć powiatowy lub miejski klub modelarstwa lotniczego?

Zacznijmy od nazwy, która jak zaznaczyłem nie ma decydującego znaczenia i wpływu na tok pracy. Moim zdaniem właściwą nazwą byłby „Klub”, chociażby dlatego, że modelarstwo, jak wiemy, decyduje GKKF zostało uznane jako jedna z dyscyplin sportu, a więc nazwa powinna być zrównana z innymi klubami prowadzącymi takie dyscypliny sportu, jak motorowy, strzelecki itp.

Na skoncentrowanie modelarni w jeden klub nie zgodziłbym się i to z wielu względów. Przede wszystkim nastąpiłoby osłabienie zainteresowań młodzieży lotnictwem, bo przecież wielu z modelarzy w wyniku pracy nad budową modeli nabiera przekonania i przywiązania do lotnictwa i z nich przeważnie rekrutują się piloci szybowcowi czy też absolwenci Oficerskich Szkół Lotniczych. Pozbawiając szereg powiatów modelarni, odrzucamy setki młodzieży od modelarstwa i lotnictwa. Młodzieży tej na pewno nie zapewnimy warunków, by mogła docierać do modelarni czy klubu wojewódzkiego.

Mówimy o umasowieniu sportu na wsi, a w czym masowość będzie się przejawiać, jak nie będzie modelarni w powiatach, do których młodzież wiejska ma dostęp? Młodzież ze wsi ma przecież takie same prawa do uprawiania sportu lotniczego.

Co by na przykład powiedzieli modelarze z Inowrocławia czy Włocławka, którzy mają lepsze wyniki od modelarni wojewódzkiej? Co by się stało z dziesiątkami setek młodych ludzi, którzy całe serce włożyli, aby rozwinąć i stale ulepszać pracę, zjednywać coraz więcej miłośników modelarstwa i lotnictwa poprzez swą działalność na wsi i w mieście?

Teraz sprawa wpływów własnych ze składek. Na pewno będą one większe z 20 klubów powiatowych, niż z 1 wojewódzkiego. Członkowie powiatowych klubów modelarskich będą opłacać składki tak, jak członkowie innych klubów powiatowych, a liczebność członków w tych klubach będzie 20-krotnie większa od jednego wojewódzkiego klubu, a więc i wpływy będą pokażniejsze. Uważam, że opłata jednego dużego lokalu na szczyblu wojewódzkim na pracownię dla 100 modelarzy (jakiego na pewno nie da się uzyskać) nie będzie niższa od dwudziestu małych pomieszczeń w powiatach na 40–50 osób każdy. Należałoby umocnić pracę na odcinku modelarstwa, zobowiązać Zarządy Powiatowe LPZ do otoczenia młodzieży większą niż dotąd opieką i tytowania do rad klubów przygotowywanych i oddanych ludzi. Trzeba zainteresować Zarządy ZMP tymi zagadnieniami, co również będzie miało dodatni wpływ na tok pracy i sportu w pionie modelarstwa. Zmniejszenie ilości modelarni w powiatach kosztem jednego Wojewódzkiego Klubu Modelarstwa Lotniczego byłoby wielce szkodliwe i miałoby bardzo ujemny wpływ nie tylko w pionie lotniczym ale w całokształcie pracy Ligi Przyjaciół Żołnierza.

TADEUSZ WOŹNIAK
Instr. Wydz. Org. Prop. ZW LPZ
Bydgoszcz

W SPRAWIE ODRZUTOWEJ

OBCHODZIŁEM wszystkie biblioteki w Hajnówce, ale nie znalazłem. Chodzi mi o brak literatury modelarskiej z zakresu modeli odrzutowych na uwięzi. Szukam już od roku, ale wiercie mi, nie naprawdę nie znalazłem. Z jaką radością przeczytałem książkę „Budujemy silniki do modeli latających”. Wprawdzie nie należało do zadań tej książki opisywać sposobów zabudowania silników na modelu itd., jednakże znalazłem tam najwięcej wiadomości o napędzie odrzutowym. Sami zgodzicie się ze mną, że stan pozycji z zakresu modelarstwa odrzutowego jest bardzo zły.

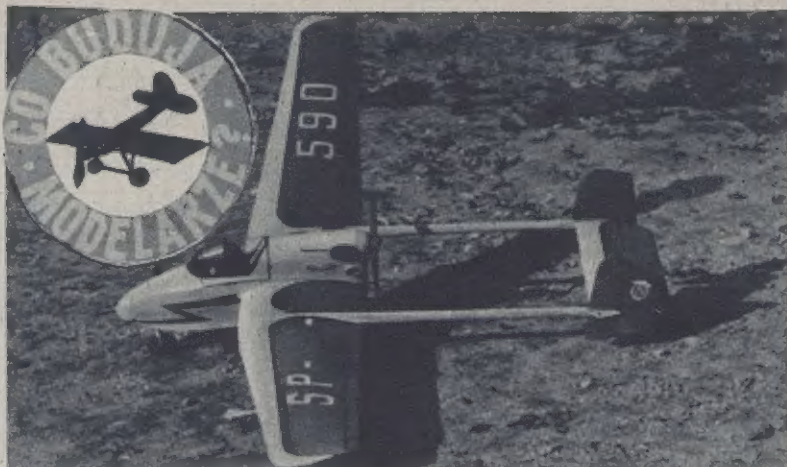
Nie wiem dlaczego tak mało pisze się w „Skrzydlatej” o konstrukcji modeli odrzutowych itp. Cały ten dział jest traktowany po macoszemu. Owszem, znalazłem kilka artykułów Andrzeja Moldenhawera w dawniejszych numerach „SIM-u”, ale więcej nic. Luki w tej najbardziej atrakcyjnej dziedzinie modelarstwa nie da się wypełnić w tak szybkim czasie. Nie każdy entuzjasta modelarstwa potrafi napisać książkę, ale każdy potrafi napisać artykuł do „Skrzydlatej”. Obowiązkiem każdego modelarza jest stała wymiana doświadczeń, nawet najdrobniejszych. W „Skrzydlatej” powinien powstać stały dział np. pod tytułem „Wymiana doświadczeń”. Wszyscy entu-

zjaści „odrzutowców” z wielką radością przeczytali artykuł Zdenka Husicki — „Moje doświadczenia z odrzutowcami na uwięzi”. Ten artykuł wiele niejednego modelarza nauczył. Szkoda, że nie znaleźliśmy pod podobnym tytułem artykułu Henryka Zawala. A mógłby kolega Zawał napisać coś o swoich odrzutowcach „HZ-6” i „HZ-7”!

Czytelnicy czekają na artykuły Felicjana Gadomskiego, konstruktora silniczków pulsacyjnych oraz na artykuły kol. kol. Bolesława Deglera, Zdzisława Różańskiego, Włodzimierza Bredsznajdera, Stanisława Górskiego i wielu innych. Paweł Elsztein ma także zaległości, bo zgodzą się wszyscy, że w książce pt. „Modely szybkościowe” wyżej wymienionego autora jest stanowczo za mało o modelach odrzutowych.

Nie wiem czy Redakcja zdaje sobie sprawę z tego, w jaki sposób radzą sobie modelarze, którzy nie mogą nigdzie znaleźć najkorzystniejszych proporcji modeli odrzutowych. Koledzy ci biorą (o zgrozo!) proporcje ze zdjęć zamieszczonych w „Skrzydlatej”. Sądzą, że ten fakt nie wymaga komentarzy, sam dostatecznie dobitnie przemawiając za siebie. Może w większych miastach jest lepiej, ale u nas — tragicznie.

WITOLD MAJEWSKI
Hajnówka

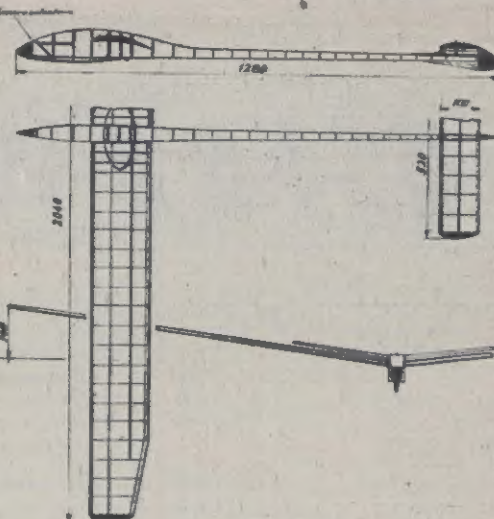


Model „Pegaza”

Instruktor Jan Tomaszewski ze Stalinogrodu wykonał ciekawy model motoszybowca „Pegaz”. Jak informuje nas konstruktor, model jest wyposażony w silnik 2,5 cm³ (konstrukcji Górskiego). Rozpiętość skrzydeł 1420 mm, długość całkowita 850 mm, a ciężar całkowity 850 G. Model został wykonany jako redukcja-jno-latający.
Foto: J. Tomaszewski

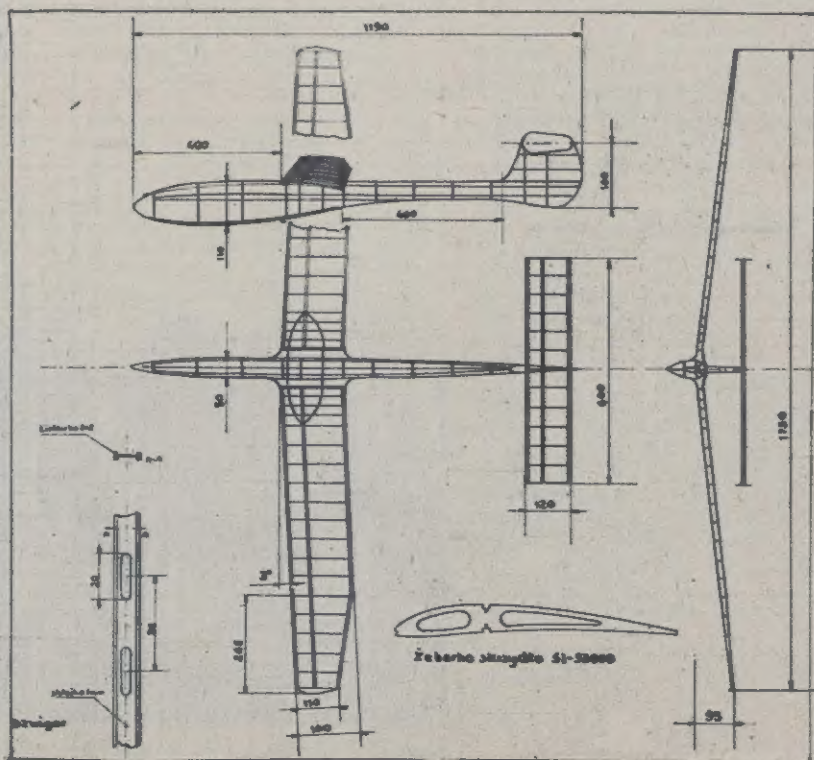
SZYBOWIEC K. P-29 „SATURN”

Eugeniusz Przewłoka z Chorzowa nadesłał nam plan ostatniej swojej konstrukcji. Jest to szybowiec, który wykazał się lotami ponad 18 minut z 50-metrowego holu. Dane modelu: rozpiętość 2040 mm, powierzchnia 33,5 dcm², wydłużenie 13,3, profil skrzydła SI-6409, długość 1250 mm, ciężar 415 G, obciążenie jednostkowe 12,09 G/dcm².



Szybowiec wyczynowy „Pasikonik”

Zbigniew Piasecki z modelarni w ziomym. Dane modelu: rozpiętość 1730 mm, długość 1190 mm, powierzchnia skrzydeł 26,4 dcm², profil SI-53009, powierzchnia statecznika poziomego 7,2 dcm², ciężar całkowity 403G, obciążenie jednostkowe 12 G/dcm², profil statecznika poziomego SI-03010. Konstrukcja wyłącznie z materiałów krajowych. Automat przymusowego lądowania — statecznik poziomy — wyzwalany lontem. Średni czas lotu z holu 50 m długości — 120 sekund.



Sport modelarski w Jugosławii

O D pewnego czasu coraz częściej nazwiska modelarzy jugosłowiańskich wymieniane są w fachowej prasie modelarskiej na całym świecie. Modelarze ci biorą udział prawie we wszystkich spotkaniach międzynarodowych, osiągając znaczne sukcesy.

Warto tu wspomnieć o uzyskaniu tytułu mistrza świata w kat. szybowców A-2 przez Stjepana Bernfesta w roku 1950 oraz przez Borę Gunicę — w tej samej kategorii w roku 1952. Bora Gunic jest jednym z najlepszych zawodników Jugosławii. W roku 1953 zdobył trzecie miejsce na zawodach międzynarodowych, a pierwsze — w kategorii modeli bezogonowców w roku 1953, na zawodach rozgrywanych w Bremie (NRD).

Nie tylko jednak szybowcnicy osiągają sukcesy. Również silnikowcy, tacy jak Soze Prhavo, Tihomir Tasic i Emil Fresl mają duże osiągnięcia. Ostatni z wymienionych w roku 1954 zajął czołowe miejsce na mistrzostwach świata.

Największą popularnością cieszą się jednak w Jugosławii modele szybowców, w których poszczególni konstruktorzy zastosowali szereg nowych, nieznanych do tej pory roz-

wiązań. Do takich ciekawych rozwiązań należy geodezyjna budowa skrzydeł i kadłubów oraz zastosowanie własnych profili (typu „Flaming”).

Powstały niedawno w Belgradzie instytut, który zajmuje się wyłącznie zagadnieniami małego lotnictwa, opracował silniczek samozapłonowy o pojemności 1,5 cm³ (11 000 obr/min). W przygotowaniu znajdują się dwa dalsze silniki o pojemności 2,5 i 0,5 cm³. Konstruktorami tych silniczków są Emil Fresl i Dragan Prhavo.

Do bardzo ciekawych eksperymentów należą próby ze skrzydłami szybowców bez wzniosu, które zakończone są płytkami brzegowymi celem zmniejszenia oporu indukowanego.

Jak oświadczył kierownik drużyny jugosłowiańskiej Diordjewić na zawodach międzynarodowych modeli bezogonowców, życzeniem modelarzy Jugosławii jest zacieśnienie przyjaźni ze wszystkimi państwami poprzez liczne zawody modelarskie, zarówno zagranicą jak wewnątrz kraju.

Braterska wymiana doświadczeń

OSTATNIO nakładem wydawnictwa „Sport und Technik” w Niemieckiej Republice Demokratycznej ukazała się książka pod tytułem „Geschwindigkeitsmodelle” — modele szybkościowe, będąca tłumaczeniem pracy Pawła Elssteina wydanej u nas pod tym samym tytułem w roku 1951.

We wstępie od wydawnictwa, którego redaktorem jest wybitny naukowiec lotniczy Guenter Meyer, czytamy, że książkę naszą „Modele szybkościowe” otrzymali modelarze NRD od zawodników polskich na zawodach zeszłorocznych w Tuszy pod Moskwą. Poza tym wydawnictwo postanowiło opublikować tę pracę ze względu na brak w NRD popularnych publikacji na temat modeli na uwięzi.

Pod względem układu książka zawiera wszystkie rozdziały jak w polskim wydaniu. Zmieniono jedynie dwie fotografie, podając modele niemieckie oraz uzupełniono zestawienie końcowe planów dodając szkice najlepszych szybkich modeli konstrukcji NRD i jednego odrzutowca czeskosłowackiego. Wszystkie rysunki zachowano takie same jak w oryginale polskim.

W wydaniu NRD zwraca uwagę duża staranność wykonania technicznego całej książeczki. Odnosi się

PAWEŁ ELSSTEIN



VERLAG SPORT UND TECHNIK HALLÉ/SAALE

to zarówno do pierwotnego tłumaczenia (tłumacz Eadert), jak i opracowania graficznego, mogącego być wzorem dla naszych wydawnictw nie tylko modelarskich.

Tak więc po raz pierwszy możemy się pochwalić wydaniem naszej oryginalnej pracy zagranicą. Opracowanie tej książki w języku niemieckim bez wątpienia jest dużą pomocą dla zacieśnienia więzów przyjaźni między modelarzami naszych krajów.

Jak się dowiadujemy, w Bułgarii rozpoczęto tłumaczenie książki „Szybkie modele latające” — Elssteina. Według zapewnienia wydawnictwa DOSO praca ta ukaże się jeszcze w roku bieżącym.

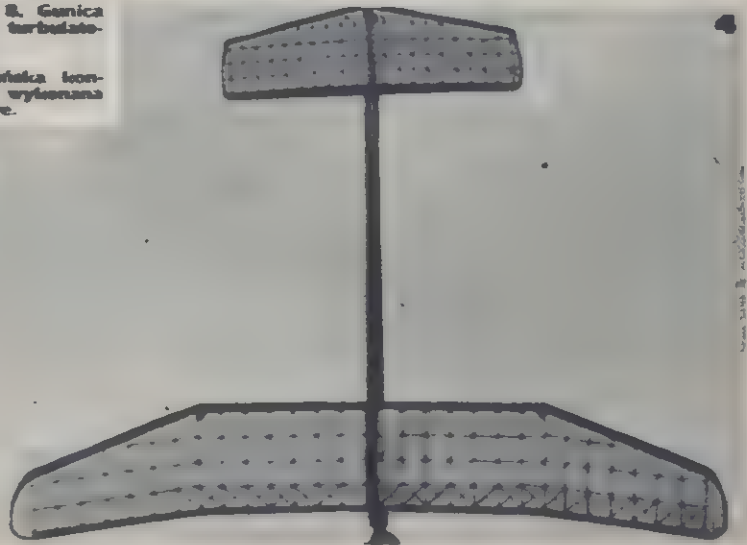
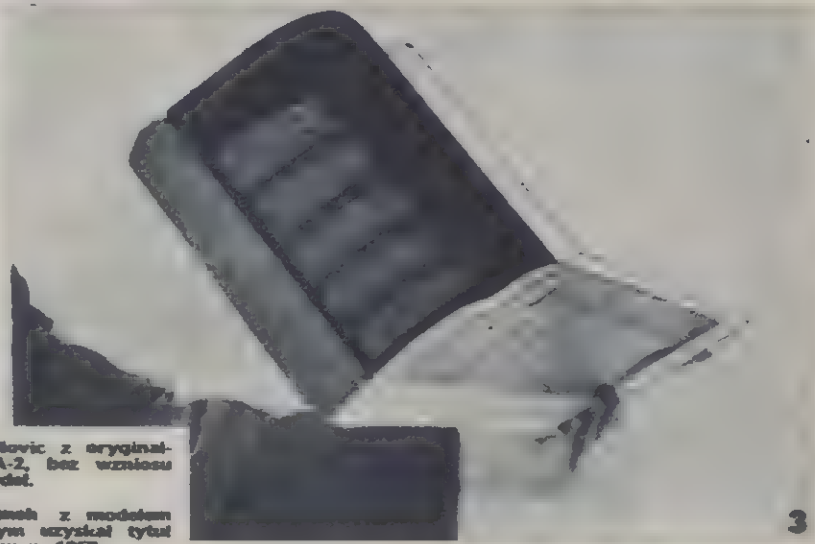
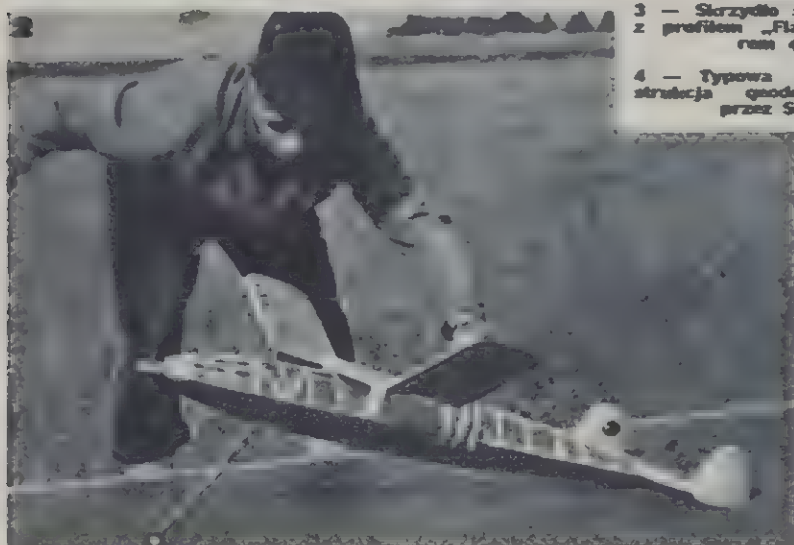


1 — Zarko Manojlovic z oryginalnym szybowcem A-2, bez wzniosu skrzydeł.

2 — Zawodnik Kisek z modelem „Wainfielda”, którym uzyskał tytuł mistrzowski w r. 1953.

3 — Skrzydło szybowca B. Gunic z profilem „Flaming” i turbulatoremi gumowym.

4 — Typowa jugosłowiańska konstrukcja geodezyjna, wykonana przez Soze Prhavo.



GIMNASTYKA SPADOCHRONIARZA

„Gimnastyka spadochroniarza” jest przewidziana przede wszystkim do indywidualnego uprawiania, chociaż nie wyklucza ćwiczeń wykonywanych równocześnie przez dwie lub więcej osób. Ćwiczenia zespołowe nawet w dwuosobowym układzie są zawsze dużo ciekawsze i bardziej atrakcyjne (rys. 17). Trudno jednak wymagać, aby spadochroniarz znalazł w swoim domu zawsze partnera lub partnerkę do omawianych „wyczynów” gimnastycznych. Inaczej przedstawia się ta sprawa na obozach i kursach

DR WACŁAW KORNASZEWSKI
GOBLL

IV

skoszarowanych, gdzie ćwiczenia specjalnie przygotowujące do skoku z samolotu powinny być obowiązkowe tak dla uczniów jak i dla kadry instruktorskiej. Podobnie i aerokluby winny dążyć do przystosowania specjalnych pomieszczeń lub placów na uprawianie tych ćwiczeń, nie tylko w czasie wolnym od zajęć ale także zgodnie z programem szkolenia lotniczego. Kilka słów należy się także słownictwu zastosowanemu w „Gimnastyce spadochroniarza”. Na przykład opis ćwiczenia „podpór opadany tyłem” (rys. 18) jest określeniem fachowym w języku gimnastycznym i nie zawsze jest dobrze zrozumiany. Dlatego objaśnienia mają charakter opisowy.

Układ ćwiczeń ujętych w „Gimnastyce spadochroniarza”, jak już powiedziano powyżej, nie jest ostateczny. Rodzaje ćwiczeń mogą ulec zmianie, ale gimnastyka ta spełni swój cel, jeżeli wśród skoczków spowoduje zrozumienie potrzeby zaprawy fizycznej jako przygotowania do pracy w spadochroniarstwie, jeżeli wywoła zamiłowanie do uprawiania tej pięknej i podstawowej dziedziny naszych sportów. Spełni ona swój cel, wytwarzając dobrą atmosferę do rozwoju kultury fizycznej w lotnictwie.

„Gimnastyka spadochroniarza”, obok innych zajęć sportowych, winna przyczynić się do podniesienia teźżyny i sprawności fizycznej naszych kadr lotniczych, nie tylko dla osobistego zadowolenia i radości, dla wykonania planów szkolenio-

wych itp, lecz także dla zwiększenia potencjału obronnego naszej Ludowej Ojczyzny. Zrozumienie tych wszystkich spraw, w których rzecz jasna nie od razu odniesiemy pełne rezultaty, jest obowiązkiem nas wszystkich, tak jak do naszych obowiązków służby zdrowia w lotnictwie należy stałe zwiększanie opieki nad środowiskiem lotniczym, nad zdrowiem pilotów i skoczków.

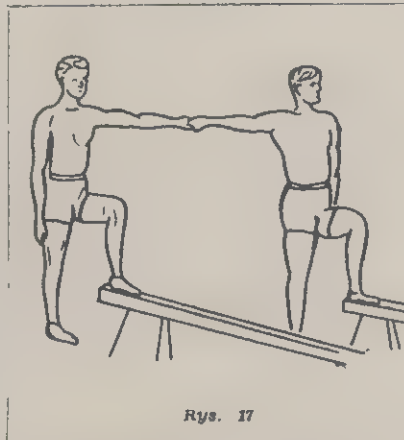
Podobnie podnoszenie sprawności fizycznej personelu latającego jest sprawą, którą w pierwszym rzędzie interesuje się służba zdrowia. Przez kulturę fizyczną uzyskuje się bowiem nie tylko polepszenie wyników szkolenia, ale pośrednio zmniejszenie wypadkowości, obniżenie ilości zachorowań, w tej liczbie dyskwalifikujących do dalszego szkolenia.

Te i wiele jeszcze innych korzyści płynących z rozwoju kultury fizycznej w lotnictwie jest już chyba dostatecznym argumentem do przekonania i zmobilizowania wszyst-



Foto: B. Koszewski (2)

kich możliwych czynników w kierunku postawienia tych zagadnień na właściwym poziomie! „Przez Kulturę Fizyczną do lepszych wyników w szkoleniu lotniczym!” — niech stanie się hasłem dnia w aeroklubach, w szkołach i wszystkich ośrodkach lotniczych.



Rys. 17



Rys. 18

SKOKI Z DUŻYCH WYSOKOŚCI

PAWEŁ STORCZENKO
Zasłużony Mistrz Sportu ZSRR

PRZED przystąpieniem do rekordowych skoków spadochronowych przeprowadziłem egzaminacyjne skoki z opóźnieniem otwarcia spadochronu 110 sekund. Była to jak gdyby generalna próba prowadzonych już skoków z całkowitym ekwipunkiem wysokościowym. Wyniki ich bowiem decydowały o składzie drużyny, a czynnik ten wywoływał podniecenie wśród uczestników. Podczas eliminacji odpadli tacy czcniowi skoczkowie jak: Piotr Kosinow, Mikołaj Kilimow, Feliks Meznik, mimo, że mieli za sobą pokonanie trudnych skoków, nie mniejsze doświadczenie oraz rutynę. Podczas trwających eliminacji wszyscy uczestnicy wykonali skoki z opóźnieniem 110 sekund, przelatując tym samym w powietrzu ponad pięć kilometrów bez otwierania spadochronu.

Obserwując jak spokojnie moi koledzy przygotowują się do skoków z dużych wysokości, pomyślałem: „Powiedzieć by im rok temu, że tak wzorowo będą się przygotowywać do tak trudnych skoków wysokościowych — to sami by w to nie uwierzyli”. Teraz po ich doświadczeniu, praktyce poważnej ilości odbytych skoków, byłem każdego z nich pewny, że nawet w skomplikowanych zadaniach dadzą sobie radę. A to tak niedawno, kiedy odważnie odbywali skoki z opóźnieniem 30 sekund. Dla nich — zaawansowanych skoczków spadochronowych, nie jest już straszny i niebezpieczny korkociąg, bo przez ten czas całkowicie opanowali sztukę kierowania swoim ciałem. Nauczyli się podporządkowywać powietrznemu żywiołowi, poznali rozkosz podczas wykonywania skoków.

Spadochrony, przyrządy, aparaty tlenowe, lampki elektryczne, sekundomierze i cały ekwipunek został przygotowany, a następnie rozdzielony uczestnikom, tak jak wydaje się rątkom ekwipunek na okęcie przed nadchodzącą burzą. Każdy chciałby się jak najprędzej unieść w powietrze, bo tam, na dużych wysokościach przeżycie męczące niesamowicie upał pa-

nujący na ziemi. W krótkim czasie życzeniem stało się zadość. Skaczemy grupami. Pierwszy opuszcza pokład samolotu Borys Usaty, student Kijowskiej Akademii Wychowania Fizycznego. Skoczek ten nawet w powietrzu nie zmienia swego charakteru. Prawie każdy jego skok związany jest z jakimś wydarzeniem. Raz go niefortunnie obraca, innym razem lądowanie następuje na drzewo lub dachy pobliskich domów. Mimo tych stałe powtarzających się przeżyć nie można go zniechęcić do skoków lub wyprowadzić z równowagi, chociaż temu najwięcej po skokach dostaje się na odprawach.

Skacze Iwan Kozłow. Jest już niemłody, ale wiele lat uprawia sport spadochronowy i posiada za sobą ponad 800 skoków. Mimo to przeszedł na kursie skoki treningowe, zaczynając od skoków szkolnych. Wypada wspomnieć, że nie wstydził się skakać razem z zupełnie młodymi skoczkami i to w tym czasie, kiedy młodzież spa-

dachronowa czuła się w powietrzu tak pewnie jak ptaki. Iwan Kozłow umiał niezawodnie walczyć z korkociągami. Ciężko przychodziła mu nauka skoku wysokościowego z dużym opóźnieniem. Ale za to jego meldunki i wywody na odprawach po skokach były najbardziej treściwe i często zmuszały pozostałych do myślenia nad techniką swoich skoków. Z natury obdarzony humorem, swoje błędy i niedociągnięcia poddawał bardzo ostrej krytyce. Z biegiem czasu Kozłow stał się dojrzałym mistrzem sportu spadochronowego wśród „staruszków” DOSAAF, mogąc na równi walczyć z daleko młodszymi.

Obserwując skoczków pomyślałem, że takich spadochroniarzy można bez żadnych wątpliwości śmiało i pewnie dopuścić do najbardziej skomplikowanych zadań. Oni nigdy nie opóźniają otwarcia spadochronu, nie tracą z obserwacji ziemi, nie skraci ich lodowaty wiatr działający przeciw opadającemu skoczkowi z prędkością ponad

dwieście kilometrów na godzinę. Po skokach spadochroniarze opowiadali jak lecieli w wolnym spadaniu i jak żał im było przerywać spadanie przez otwarcie w wyznaczonym czasie spadochronu. Próba generalna trwała przez kilka dni, a w tym czasie na sąsiednim lotnisku już oczekiwał specjalnie przygotowany samolot do zrzucania skoczków z dużych wysokości. Na wspomniane lotnisko przebazowaliśmy się z całym sprzętem, swoim lekarzem i już w pierwszym dniu pobytu zdążyliśmy dokładnie zapoznać się z samolotem. Miał on nas wywieść na duże wysokości, skąd mieliśmy skakać. Samolot o dużej prędkości, z którego większość skoczków jeszcze nie skakała, posiadał nieco inne właściwości od dotychczas dobrze nam znanych.

Dlatego z tych przyczyn „premiera” została odwołana, a w zamian tego postanowiono wykonać skoki.

(cdn)

Tłumaczył: STANISŁAW DEREWIŃSKI

Cołoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski”

KOMUNIKAT NR 10

W chwili, kiedy komunikat ten dotrze do rąk Czytelników, od daty zakończenia eliminacji II Szybowcowych Mistrzostw Polski będzie nas dzieliło już tylko 3 dni i prawdopodobnie będziemy już w przybliżeniu znali ostateczne wyniki tych eliminacji. W momencie oddawania komunikatu wraz z całym numerem do drukarni, mamy jednak wiadomości w tym względzie nadal skąpe. Wciąż jeszcze tylko nieliczni spośród pilotów, którzy mają już za sobą wykonanie pewnych konkurencji Cołorocznych Zawodów, nadesłali wymagane udokumentowania wyczynów. Toteż nasz komunikat o przebiegu rywalizacji zawodników możemy opierać jedynie na telefonicznych, nie zawsze zupełnie ścisłych meldunkach.

Na ich podstawie chcemy donieść, że do trójki pilotów. Gadomski, Dankowski i Niechwiejczyk którzy mają po 1715 punktów (o czym pisaliśmy w poprzednim komunikacie), dołączyć można jeszcze następujących kandydatów do udziału w II Szybowcowych Mistrzostwach Polski. Jarosław Rębowski — 1260 pkt., Czesław

Cnotliwy — 1078 pkt.; Andrzej Grabowski — ponad 1000 pkt. Wszyscy oni wykonali przeloty docelowe ponad 300 km. Nie wymienimy w tej grupie pilota Ciestelskiego, który również zrobił przelot docelowy ponad 300 km gdyż brakuje mu jeszcze warunku wysokościowego do Złotej Odznaki, bez posiadania której pilot nie może uczestniczyć w II SMP.

Zwracamy jeszcze raz uwagę wszystkim zainteresowanym, że do końca eliminacji pozostały trzy dni. Jest to ostatni dzwonek alarmowy dla tych pilotów, którzy mają na swym koncie wyczyny upoważniające ich do kandydowania w eliminacjach przed II SMP, a do tej pory nie przesłali jeszcze wymaganej dokumentacji osiągnięć lub też nie złożyli o nich przynajmniej telefonicznych szczegółowych meldunków za pośrednictwem służby operacyjnej ZG LPZ. Po ogłoszeniu wyników eliminacji i ustaleniu listy uczestników II Szybowcowych Mistrzostw Polski będzie za późno na ewentualne dodatkowe zgłoszenia.

List otwarty w sprawie dwuholu

Droga Redakcjo!

Jestem do głębi poruszony marnotrawstwem, które staje się coraz częstszym zjawiskiem w codziennej pracy naszych aeroklubów. Tym bardziej, że żadne kroki ze strony kierownictwa aeroklubu nie są w stanie poprawić sytuacji. Chodzi mi po prostu o „dwohol”, czyli o możliwości wykonywania lotów wleczonych za samolotem w zespole dwóch szybowców.

Sprawną, a jednocześnie oszczędną organizacja latania szybowcowego, pochłania wiele wysiłku kierownictwa aeroklubu, co przy tegorocznej, bardzo kapryśnej i niepewnej pogodzie, stało się tym bardziej aktualne. Z drugiej strony — napotykanie na każdym kroku przeszkody i utrudnienia dają się bardzo we znaki, wiążą ręce i zniechęcają... O nich właśnie chcę parę słów napisać.

Zaczęło się od tego, iż 12 maja zrobiono z Warszawy dwa przeloty warunkowe docelowo do Lublina. Postawienie takiego zadania było w pełni uzasadnione, tak przewidywanymi warunkami meteorologicznymi jak i względami oszczędnościowymi. Planowano bowiem powrotny transport na dwuholu. Jak się jednak potem okazało, służba operacyjna ZG LPZ absolutnie odmówiła zezwolenia na tego rodzaju start, powodując zrozumiałe rozczarowanie w aeroklubie.

Trudno jest w tej chwili dociekać słuszności decyzji w naszym konkretnym przypadku, ale chciałbym przy okazji sprawę uogólnić i omówić szerzej — jako, że jest to jeden z niewielu dotychczas nierozwiązanych problemów naszego szybownictwa.

Do roku 1953 loty w zespole dwóch szybowców nie były dla nikogo ani nowością, ani czymś trudnym i niebezpiecznym, a ogół podzielał zdanie, że jest to jedyna słusna droga w kierunku potania lotów wleczonych za samolotem. Zagadnienie to uunormowano przez wprowadzenie uprawnień do lotów na tzw. dwuholu, warunkującego uzyskanie II klasy pilota szybowcowego — no i słusznie. Ale od tego momentu zaczynają się komplikacje...

Łącznie bowiem z wprowadzeniem do eksploatacji szybowców „Jaskółka” — zakazuje się stosowania startu na dwuholu z tym typem szybowca. Stosowany do tego celu powszechnie start dwóch szybowców „Mucha-ter” za jednym samolotem holującym zostaje także zaniewany. W efekcie wchodzi w życie nigdzie nie-

zapisany przepis, zakazujący stosowania tego rodzaju startów w ogóle.

O rozmiarach strat, jakie wynikły w konsekwencji takiej polityki można się przekonać na przykładzie elementarnego przeliczenia. Na transport jednego szybowca po wykonaniu przelotu na trasie 300 km (w linii prostej) potrzeba $2 \times 300 \text{ km} = 5,5$ godzin rezerwu samolotowego.

110 km/h

Ten sam transport, wykonany w przypadku dwóch szybowców przy zastosowaniu dwuholu — daje już około 5 godzin zaoszczędzonego rezerwu, co stanowi mniej więcej całodzienną pracę samolotu holującego przy intensywnych lotach nadlotniskowych.

Przelotów w Polsce wykonujemy w ciągu roku bardzo wiele, takich przypadków, kiedy można ściągać po dwa szybowce razem — jest przynajmniej połowę (oczywiście uwzględniając ewentualne dociąganie pojedynczo do najbliższego lotniska lub odpowiednio dużego lądowiska i dopiero stąd wykonywanie lotu w zespole podwójnym).

Tutaj właśnie leży źródło wielu dziesiątek, a nawet setek zaoszczędzonych godzin rezerwu, w założeniu mądrego organizowania transportów wleczonych w skali krajowej.

Dlaczego więc nie stosujemy obecnie tego rodzaju startu, skoro przynosi on tak widoczne korzyści? Na to pytanie słyszymy różne, często rozbieżne, a najczęściej nie nie wyjaśniające odpowiedzi. Łatwo można uzasadnić, że holowanie dwóch „Jaskółek” nie wymaga wiele większej mocy niż start i hol za samolotem szybowca „Bocian”, a przecież nie ma żadnego ograniczenia dla holowania ciężkich szybowców — gdzie więc logiczna konsekwencja?

Właśnie brak jej, tak samo jak brak logicznego uzasadnienia zakazu stosowania dwuholu dla „Jaskółek”, podczas gdy szybowce typu „Mucha” ograniczenia tego nie mają (mimo, że start „Muchy” jest trudniejszy i wymaga większej mocy startowej).

Godzimy się z tym, że dwuhol obciąża bardziej samolot holujący i stwarza warunki podobne do wleczenia szybowców ciężkich (o ciężarze w locie przekraczającym 500 kg). Chcąc więc ulżyć pracy naszych samolotów holujących, należałoby odpowiednio ograniczać stosowanie

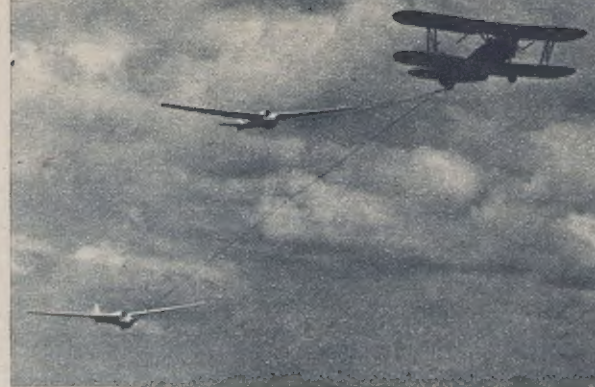


Foto: B. Koszewski

tego startu do przypadków naprawdę potrzebnych, a więc np.: do dalszych transportów z przelotów, przebazowań sprzętu, odholowań na przeloty itp. Natomiast nie stosować go w codziennych startach do lotów treningowych w jednostkach, gdzie zależy raczej na dużej prędkości wznoszenia zespołu.

Tego rodzaju postępowanie pozwoli z pewnością zaoszczędzić poważne ilości godzin rezerwu silników, przy jednoczesnym zachowaniu właściwych warunków eksploatacji samolotu. Jeśli rozpatrzmy kwestię bezpieczeństwa startu w zespole dwóch szybowców, to dojdziemy do wniosku, że przy zagwarantowaniu należytej obsługi startowej jest on równie bezpieczny, jak każdy inny rodzaj startu. Łatwiej o zaistnienie przesłanek do wypadku jedynie przy starcie z terenu przygodnego, dlatego też można wprowadzić polecenie stosowania startu na dwuholu jedynie z lotnisk, gdzie mamy zapewnioną fachową obsługę startową.

W świetle tych paru uwag wydaje mi się całkiem nieuzasadnione zarówno zaniechanie lotów na dwuholu w ogóle, jak i wydanie zakazu wykonywania takich lotów na szybowcach „Jaskółka”. Mam nadzieję, że Zarząd Główny LPZ potrafi jeszcze w tym sezonie przeanalizować tę kwestię i wydać odpowiednie polecenie.

Warto by jednocześnie pomyśleć o możliwościach stałej koordynacji transportów szybowców po wykonanych przelotach centralnie, najlepiej poprzez służbę operacyjną ZG LPZ. Takie rozwiązanie pozwoliłoby na dalsze obniżenie kosztów przelotów szybowcowych po trasach niezamkniętych.

ROMAN SOCHACKI
pil. szyb.

RADIOSONDAŻ ATMOSFERY

(dokończenia z n-ru 23)

Pomiar temperatury. Przyrządem mierzącym jest bimetal (T). Odształcenia jego poprzez dźwignię (L) powodują obrót gwiazdki stykowej (G), której ramiona ślizgają się po szerzej powierzchni wałka K. W chwili kontaktu piórka gwiazdki z paskiem T₁ lub T₂ następuje zwarcie — co daje sygnał temperatury. Przy obniżaniu temperatury (otwieranie się bimetalu) gwiazdka obraca się w lewo i sygnały temperatury przypadają coraz bliżej sygnału czasu; odwrotnie przy podwyższaniu się temperatury. Gdy w miarę obniżania się temperatury piórko (1) zejdzie z powierzchni wałka — wchodzi na nią równocześnie piórko (2) itd. Wartość temperatury daje odstęp czasu (odległość na wałku samopisu) między sygnałem temperatury i sygnałem czasu. W ciągu każdej minuty mamy więc dwa sygnały temperatury — tzw. I i II.

Oczywiście z cechowania wiemy, że każdej odległości sygnału temperatury (I i II) od sygnału czasu w tej samej minucie i każdemu ramieniu gwiazdki odpowiada określona wartość temperatury.

Pomiar wilgotności. Przyrządem mierzącym jest włos higrometryczny (rys. 5), umocowany jednym końcem do korpusu radiosondy, drugim do ruchomej dźwigni. Na drugim końcu dźwigni znajduje się piórko stykowe (W), dotykające powierzchni wałka obok stałego piórka C. Zmiany długości włosa wywołane zmianami wilgotności powodują obrót dźwigni dookoła osi O, a przez to zmianę długości między sygnałem wilgotności i sygnałem czasu. Im ta odległość jest mniejsza, tym wilgotność większa i odwrotnie. Z cechowania zaś wiemy, jaka wilgotność odpowiada każdej wymienionej odległości.

Pomiar ciśnienia. Zespół dwu połączonych ze sobą puszek Widiego

(rys. 2, P) przy zmianach ciśnienia powoduje przesuwanie się piórka kontaktowego po płycie izolacyjnej, na której znajduje się 20 pasków stykowych. Zetknięcie piórka z paskiem daje zwarcie — a więc sygnał ciśnienia. Szerokość paska odpowiada ok. 10 mb różnicy ciśnienia, a odstęp między sąsiednimi paskami ok. 100 mb (przy małych ciśnieniach coraz mniejszy). Czas trwania sygnału ciśnienia jest znacznie dłuższy od innych sygnałów — stąd łatwo go odróżnić. Wartość ciśnienia mierzy się kolejnością sygnałów ciśnienia, tzn. wiadome jest (z cechowania) ciśnienie odpowiadające początkowi i końcowi sygnału pierwszego, drugiego itd. Tak więc w każdej minucie mamy sygnał czasu (odniesienia), sygnał wilgotności, dwa sygnały temperatury i co pewien czas sygnał ciśnienia. W czasie trwania sygnału ciśnienia inne sygnały zostają wygaszone. Dla ułatwienia odbioru staramy się, by początek sygnału czasu przypadł w punkcie O wprowadzonej skali na papierze milimetrowym wałka samopisu. Daje to prosty odczyt odległości początków innych sygnałów od początku sygnału czasu.

Przebieg radiosondażu. Ciężar radiosondy gotowej do lotu wynosi około 900 g. Do podniesienia jej używa się balonu napełnionego wodorem w ilości, która gwarantuje prędkość wznoszenia około 300 m/min (jest to warunek dobrej wentylacji przyrządów mierzących). Ponieważ sygnały radiosondy podają nie absolutne wartości elementów meteorologicznych lecz tylko ich zmiany, przed jej wypuszczeniem konieczne jest porównanie wskazań radiosondy ze wskazaniami przyrządów absolutnych: barometru rtęciowego i psychrometru Assmanna. W tym celu trzymamy radiosondę przez 20–30 min w klatce meteorologicznej, poczem włączamy jej

nadałnik i odbiornik z samopisem, zsynchronizujemy obroty wałków i dokonujemy porównania wartości zmierzonych (pozwala to nam wnieść poprawki do wskazań temperatury i wilgotności). Następnie przywiązujemy radiosondę do balonu i w ostatniej minucie przed wypuszczeniem mierzymy ciśnienie na barometrze oraz notujemy wskazania radiosondy. Będą to dane wyjściowe, od których będziemy liczyć zmiany temperatury, ciśnienia i wilgotności. W chwili sygnału czasu następuje minuta radiosondę puszczaemy. Następują teraz kolejno po sobie sygnały czasu, wilgotności, temperatury (I i II) i co pewien czas sygnał ciśnienia (rys. 6). Odbierający radiosondaż w chwili sygnału zapisuje jego położenie, oblicza odległość od sygnału czasu i z danych otrzymanych przy cechowaniu odnajduje odpowiednie wartości temperatury, ciśnienia i wilgotności. Każda naleśniona na wykres, na którym temperatura, ciśnienie i wilgotność przedstawione są w funkcji czasu lotu radiosondy. Z tego wykresu znajdujemy punkty charakterystyczne sondażu (nagłe zmiany temperatury lub wilgotności i odpowiadające im pozostałe elementy oraz temperaturę i wilgotność dla wybranych powierzchni izobarycznych (1000, 950, 900, 850, 800, 700 itd. mb). Dla każdego z tych punktów obliczamy, następnie wysokość nad poziom morza. W celu przeanalizowania otrzymane dane meteorologiczne nanosimy albo na diagram Stüvego albo na zmodyfikowany diagram wg. projektu mgr P. P. Demiańczuka, który w prosty sposób pozwala wnioskować więcej i obszerniej. Według metody mgra W. Parczewskiego obliczenie prędkości radiosondy w każdej minucie pozwala sądzić o faktycznych prądach pionowych w atmosferze. (Tak np. radiosondaż z dnia 29.XI.1954 r. w Jeleniej Górze podaje: zanik prądów pionowych na wysokości ok. 3 km, następnie strefa noszeń na wysokości 3,7–4,6 km, później ponowny zanik i ponowne noszenia na wysokości 7 km i jeszcze wyżej na wysokości 9,5 km i tłumaczy dlaczego pomimo sprzyjających warunków i typowych oznak

fali — lotów wysokościowych nie można było robić).

Dalszy los wypuszczonej radiosondy kończy się pęknięciem balonu i spadkiem na ziemię. Większość radiosond spada w promieniu 50 km, niektóre dalej. 75% wypuszczonych radiosond powraca (za nagrodą) i po naprawie i wycechowaniu niektóre z nich — ponownie zostają wypuszczone.

Aby w pełni wykorzystać radiosondaż, należy je robić częściej i częściej. Należy również doskonalic przyrządy pomiarowe, zwłaszcza pomiar wilgotności, który w tej chwili jest mało dokładny. W Polsce wykonuje się radiosondaż w Zakładzie Aerologii raz dziennie (ok. godz. 3-ej). W niedalekiej przyszłości zostanie uruchomiony drugi punkt radiosondażowy.

Na zakończenie słów kilka o dokładności metody i perspektywach jej rozwoju. Błędy pomiaru występują w samym przyrządzie i odbiorze wskazań radiosondy. Wpływa na to bezwzględność przyrządów pomiarowych, zwłaszcza duża bezwzględność włosa higrometrycznego, wpływ promieniowania słonecznego, zacięcia piórek kontaktowych, niedokładna termokompensacja, przeszkody w odbiorze radiowym i inne. Błąd ten nie jest na ogół duży; znaczniejszy jest dla wilgotności (np. w udoskonalonej radiosondzie radzieckiej „Wolna” błąd wynosi: $\pm 2,5 \text{ mb}$, $\pm 0,6^\circ\text{C}$, $\pm 5\%$). Ulepszenia metody idą w kierunku usunięcia wymienionych przyczyn błędów, wprowadzenia elektrycznych pomiarów temperatury i wilgotności, zmniejszenia do minimum kontaktów mechanicznych, wprowadzenia kontrolnych absolutnych punktów pomiaru, wprowadzenia automatycznej rejestracji.

KAZIMIERZ STEFANICKI



W Strzyżewicach zakończono I turnus

RADOŚĆ i duma gościły w Szkole Szybowcowej w Strzyżewicach, w dniu zakończenia I tegorocznego turnusu szkolenia. Uczniowie dowiedli, że pomimo ciężkiej sytuacji bytowej i przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych — można ukończyć szkolenie. Początkowo mieszkali oni w nieopalanym baraku, a na starcie niejednokrotnie zaczęła deszcz ze śniegiem, przenikając kombinizony i drelchy.

Dopiero w połowie turnusu, przy pomocy KP PZPR i Prezydium MRN w Lesznie otrzymała Szkoła piecyki. W uzupełnieniu floty kurtek futrzanych — pomogli aerokluby w Kobylnicy i Ostrowie. Linę do wyciągarki — wypożyczył także Aeroklub Ostrowski, a zaczępy i nadeńskie klas szybowcowy zostały załatwione przy pomocy ZSL i KC SP w Poznaniu. Tak więc trudności stopniowo zostały przełamane, dzięki dobrej woli całej kadry, Szkoły i uczniów, którzy wykazali w ciągu tych 6 tygodni naprawdę dużo samozaparcia i zamilowania do lotnictwa.

K. W. — Poznań

Przez 400 zł — stracono 10 dni lotnych

WSZYSTKIM wiadomo, że Zarządy Wojewódzkie LPZ sprawując władzę nad aeroklubami, powinny służyć im radą i pomocą. Tymczasem w Szczecinie sprawa przedstawia się zupełnie inaczej. Nie dość, że legalizacja zaczępów opóźniła rozpoczęcie sezonu letniego w Aeroklubie Szczecińskim, to jeszcze ZW LPZ pożądał 400 zł na delegację dla pracownika, który by je o 10 dni wcześniej dostarczył z SZD w Białsku.

Czy to słuszne? Nie. Wprawdzie ZW odmówił swoją argumentacją oszczędnością

Powiatowe zawody w Kaliszu

OSTATNIO koło Kalisza odbyły się Powiatowe Zawody Modeli Latających. Udział w nich wzięli zawodnicy pięciu modelarni: z Russewa, Kokanina, Opatówka, Kościelnej Wsi, Tłoki i Wielkiej oraz modelarze z Oddziałowej Modelarni LPZ i MDK. Po dokonaniu przeglądu technicznego, do zawodów przystąpiło 98 zawodników. Mimo złej pogody (absolutna cisza i przełotny deszcz) wykonano 375 lotów holowanych modelami szkolnymi, przejściowymi, wycinowymi i gumówkami. Najlepszymi wśród zawodników pod względem technicznym i długości lotu okazali się modelarze z Opatówka. Zespołowo zajęli oni I miejsce i zdobyli nagrodę ufundowaną przez inspektora szkolnego Wydziału Oświaty z Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Kaliszu.

Nie dziełem przypadku modelarnia ta uzyskała I miejsce, ale na skutek starannej pracy samych modelarzy oraz instruktorów Andrzeja i Stanisława, którzy swym zapalem doprowadzili młodych entuzjastów lotnictwa w krótkim czasie do tak pomysłowych wyników.

Drugie miejsce zajęła

szkolna modelarnia z Kokanina, która do zawodów wystawiła 15 modelarzy. Instruktor modelarni jest Jerzy Kwiatkowski, znany entuzjasta lotnictwa, który wykazał dużo inicjatywy w zorganizowaniu modelarstwa i uczciwą pracą doprowadził swoich modelarzy do jednego z czołowych miejsc w ogólnej klasyfikacji zawodów.

Uznanie należy się również modelarzom z Oddziałowej Modelarni LPZ i MDK. Starannie przygotowali swoje modele i gdyby nie deszcz w czasie zawodów, wyniki lotów ich modeli byłyby znacznie lepsze. Indywidualnym zwycięzcą zawodów został 12-letni Bolesław Adamus z modelarni MDK. Jego „żak” utrzymał się w powietrzu ponad 78 sekund. Z grupy wycynowej na szczególnie wyróżnienie zasługuje lot bezogonowca Andrzeja Świątliwego z Oddziałowej Modelarni LPZ. Model ten mimo deszczu utrzymał się w powietrzu trzykrotnie z krótkiego holu powyżej 60 sekund. Najlepsi zawodnicy otrzymali dyplomy i wyróżnienia.

W. Dębowski — Kalisz

„Blżej społeczeństwa”

...pod takim hasłem Aeroklub Słupski zorganizował otwarcie sezonu letniego. Ponad dwa tysiące miejscowej ludności wzięło udział w uroczystości na lotnisku, która rozpoczęła trzykrotnymi wystrzałami kolorowych rakiet.

W części oficjalnej otwarcia sezonu przewodniczący Rady Klubu tow. Wasyluszka

wygłosił referat o osiągnięciach i planach Aeroklubu, a delegat ZW ZMP-Koszalin wyrecytował instr. Franciszkowi Szematowi — propozycję przechodni dla produkującej sekcji szybowcowej, ufundowanej przez ZG ZMP. W czasie uroczystości urządzono pokaz skoków spadochronowych z wysokości 400 i 1200 m a piloci Aeroklubu zapoznali społeczeństwo ze sprzętem szybowcowym i techniką lądowania.

Paweł Mokwa — Słupsk

20 lat w lotnictwie

FRANCISZEK Matuszek ruszył wąską ścieżką ogrodu w stronę uli, ocienionych młodymi drzewkami. Przy słonecznej pogodzie w czerwcu można już podbić pieruszy miodu. No, naturalnie u niego nie, bowiem pasieka jest jeszcze w „powinowactwach”.

Każdą wolną chwilę po pracy na lotnisku poświęca Matuszek hodowli pszczoł. To jego zamiłowanie. Marzy o założeniu niewielkiej ale wzorowej, własnej pasteki. Jego zainteresowania nie ograniczają się jednak tylko do pracy w ogródku i przy pasiece. Obok zainteresowań przyrodniczych, które zresztą przyszyły później, „konikiem” jego jest technika: doskonałość pracy urządzeń maszynowych i agregatów, ściśle — racjonalizacja.

Franciszek Matuszek pracuje w Bielsko-Bialskim Aeroklubie LPZ na stanowisku zastępcy kierownika aeroklubu do spraw technicznych. Toteż jego pomysły racjonalizatorskie koncentrują się przede wszystkim na sprzęcie lotniczym. Wśród wielu wykonanych przez niego prac wyróżniają się dwie. Pierwsza — to urządzenie przeciwpożarowe do wyciągarki „Herkules” i druga — wielokrotnie służący do zamontowywania i demontażu silników na płaszcach. Po zrealizowaniu ostatniego pomysłu — zamiast pięciu ludzi pracę tę wykonuje obecnie tylko jeden człowiek!

Długa droga wiodła Matuszka do dzisiejszych osiągnięć i stanowiska — droga, która trwa już ponad dwadzieścia lat. „Zegarmistrz” — jak go żartobliwie nazywają koledzy z powodu jego dużych spracowanych dłoń, rozpoczął pracę w lotnictwie



Franciszek Matuszek

latem 1934 r. w czasie służby wojskowej. Później, po ukończeniu kursu obsługi na lotnisku w Aleksandrowicach samoloty typu „Avia”, „R-13”, „P-11”, a wreszcie w ówczesnych PZL na Paluchu samoloty „RWD-10”, „13”, „17” i inne. Na krótko przed wybuchem wojny został ewakuowany wraz z personelem fabryki zagranicą, a w czasie wojny był mechanikiem w jednej z polskich jednostek bojowych w Anglii.

Po zakończeniu działań wojennych Franciszek Matuszek powraca do Ojczyzny. Zaczyna jako mechanik samolotowy i powoli, dzięki dużej pracy i umiejętnościom zdobywa coraz wyższe kwalifikacje i stanowiska. M. in. Zarząd Główny LPZ upoważnia go do odbierania sprzętu po remoncie przeprowadzonym w SZD. Jest to dla niego duże wyróżnienie, na które w pełni sobie zasłużył własną sumienną pracą.

Star.

Złe się dzieje, obywatelu zastępczo w Lęborku...

Nie ma chyba dyscypliny sportu, która by tak urzekła jak lotnictwo. Wystrzeka niechęć się z nim zetknąć, żeby na całe życie „stracić” dla niego głowę. Nie mówię oczywiście o zastraszonych elitach, bo ci rezygnują często z intratniejszych posad, aby tylko jak najciszej związać się z lotnictwem.

Dziwnym się wydaje zatem, że zastępca do spraw politycznych w Szkole Szybowcowej w Lęborku, ob. Stanisław Knoff mnił się z powołaniem. Pracując w lotnictwie nie ma do niego serca... Bo jak to inaczej określić, skoro pełniąc odpowiedzialną funkcję ob. Knoff nie wywiązuje się ze swoich obowiązków. Wychowywanie młodych kadr szybowcowych — to piękna i zaszczytna

praca i naprawdę można się w niej rozkochar, jak w samym lotnictwie. Tymczasem uczniowie zamiast szacunku dla wyżej wymienionego, darzą go... brakiem zaufania. Zresztą, czy może być inaczej, skoro poświęca im się niewiele czasu, a jeśli już do tego dojdzie, to stosuje wątpliwej wartości metody wychowania — krzykliwe!

Poza tym młodzież lotnicza powinna i musi mieć dobry przykład — przestrzegania dyscypliny. W czym niestety jak najbardziej uchybia ich wychowawca Knoff. Znika on bez opowiadania się kierownictwu na kilka godzin, a nawet kilka dni, pod pozorem jakichś prac społecznych w terenie, organizacji kół LPZ w pobliskich PGR... ale gdzie i co — brak faktów.

Złe się dzieje. Obywateli, zwłaszcza, że w szkole nie odbywają się prasówki, brak gazetek ściennych, które dawniej jednak ukazywały się systematycznie, ale dobry ten zwyczaj już zanikł. Gorzej, współpracownicy zastępcy do spraw politycznych w szkole lęborskiej oceniają jego pracę na mniej niż dostateczną. A z biblioteki szkolnej ulotniło się 138 książek, z którymi nikt nie wie co się stało...

Zaniechanie obowiązków, brak dyscypliny pracy i obojętność w stosunku do wychowywanej młodzieży, dyskwalifikuje całkowicie zatrudnionych w lotnictwie i Zarząd Wojewódzki LPZ w Gdańsku powinien o tym nie od dzisiaj wiedzieć i pamiętać!!!

Ma

Nagroda tygodnia

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję” otrzymuje ob. Tadeusz Dziuba ze Szczecina, za korespondencję pt. „Przez 400 zł — stracono 10 dni lotnych”.

Szybownictwo ZAGRANICĄ

FAI. Dotychczasowe regulaminy międzynarodowych zawodów szybowcowych i mistrzostw świata, zawierające jedynie klasyfikację szybowców według ilości miejsc (kat. I i II), były bodźcem do budowania coraz to lepszych szybowców. Okoliczność ta — zdrowa w swej istocie — z biegiem czasu przerodziła się w prawdziwy wyścig konstrukcji szybowcowych, którego wynikiem jest szereg specjalnych, wysokowydajnych szybowców zawodniczych o bardzo do-

brych osiągach. Niestety — koszt budowy takich maszyn jest tak wysoki, że nie mają one szans na szersze rozpowszechnienie. Mając do wyboru kupno jednego szybowca zawodniczego lub (tym samym kosztem) kilka standardowych wyczynówek, każdy aeroklub przychylił się raczej do drugiej alternatywy.

Dlatego wiele państw, przekładających masowość szybownictwa ponad byskotliwe efekty, rezygnowało z udziału w „wysiegu techniki szybowcowej”. Państwa te bądź wystawiały do mistrzostw szybowce skromniejsze, rezygnując z góry z poważniejszych szans, bądź w ogóle nie brały udziału w tego rodzaju imprezach, z czegożbyśmy dla nich uszczęśliwili.

Obecnie komisja szybowcowa FAI, na wniosek delegacji szwajcarskiej, wystąpiła z propozycją zmiany klasyfikacji szybowców w zawodach.

Według tej propozycji, obok klasy szybowców „dowolnych” (tj. nieskrępowanych żadnymi ograniczeniami jakości) ma być wprowadzona nowa klasa szybowców o określonych parametrach konstrukcyjnych, pomyślanych tak, by należało „przymusowo” utrzymać cenę takiego szybowca w rozsądnych granicach. Komisja szybowcowa FAI zwróciła się do międzynarodowej instytucji naukowo-technicznej szybownictwa „OSTIV” z prośbą o pomoc w wytypowaniu tych parametrów.

Warto przypomnieć, że podobny problem był przedmiotem dyskusji już przed 20 laty, kiedy szybownictwo miało wejść w program olimpiady. Zgodnie z zasadami olimpijskimi ustalono wówczas, że zawodnicy wszystkich państw mają latać na szybowcach jednego typu.

W przeciwieństwie do zasady monotypu, nowa koncepcja nie stwarza

hamulca dla postępu technicznego, jedynie wyznacza mu nowe, bardziej zrywane zadanie. Nowe szybowce również mają być jak najlepsze, jednak nie „za wszelką cenę” lecz „za przystępną cenę”.

(Schweizer Aero Revue)

SZWAJCARIA. W odpowiedzi na inzeraty werbunkowe szwajcarskich H-ów lotniczych „Swissair” (zamieszczane w prasie codziennej), ponad 1500 kandydatów zgłosiło zamiar przejścia wyszkolenia pilota komunikacyjnego. Jest w czym wybierać, ponieważ przyjętych ma być tylko 60 pilotów, przy czym pierwszeństwo mają mieć zaawansowani szybowcy. Także szwajcarskie lotnictwo wojskowe ma w przyszłości w większym stopniu faworyzować szybowców w rekrutacji personelu latającego.

(Schweizer Aero Revue)

Kol. kol. Zbigniew Fluderski z Belchowa (1353), Sławomir Torze z Janowa Podlaskiego (1354), Antoni Biernat z Niepołomca (1366), Jan Sutryk ze wsi Waly (1362), Andrzej Szablowski z Poręby Radlanej (1368) i Edward Burza (1363) — w listach do redakcji wyrażają swój wielki entuzjazm dla lotnictwa. Pragnieniem każdego z nich jest zostać pilotem. Dlatego też proszą o podanie adresów szkół lotniczych.

Przed wszystkim musimy wyjaśnić, że adresy szkół szybowcowych, którymi kieruje Liga Przyjaciół Żołnierza, są zupełnie niepotrzebne. Przyjęcia do tych szkół prowadzi bowiem Zarząd Miejskie, Powiatowe i Wojewódzkie LPŻ i do nich należy kierować podania. Dla orientacji podajemy, że kandydat na szkolenie lotnicze musi mieć ukończony 15-ty rok życia i co najmniej siedem klas szkoły podstawowej oraz kontynuować naukę w szkole ogólnokształcącej lub zawodowej. Blizszych informacji udziela Zarząd LPŻ.

Kol. Zdzisław Radzewicz z Kleszczówka (1394). Do Korpusu Kadetów przyjmowani są kandydaci, którzy ukończyli 13-ty, a nie przekroczyli 15-tego roku życia. Wiek Wasz nie odpowiada więc warunkom przyjęcia do Korpusu Kadetów. Radzimy zainteresować się inną szkołą — zawodową lub ogólnokształcąca, zależnie od Waszych zainteresowań.

Kol. Marian Talar z Moszczanki (1361). Do podania o przyjęcie do Korpusu Kadetów należy dołączyć życiorys, świadectwo urodzenia oraz świadectwo ukończenia siedmiu klas szkoły podstawowej. Przepominamy, że termin składania podań upływa

z dniem 15 czerwca br. świadectwo szkolne można przesiłać w terminie późniejszym, tj. do dnia 10 lipca br. (adres: Korpus Kadetów — Warszawa 6).

Kol. kol. Mieczysław Kania z Dębniaka (1407) i Jan Chronik z Oświęcimia (1405) — kończą w tym roku szkołę zawodową i pragną uczyć się dalej w Oficerskiej Szkole Lotniczej.

Do OSŁ jesteście jeszcze za młodzi, bowiem kandydat musi mieć ukończonych 18 lat. Po ukończeniu szkoły powinniście rozpocząć pracę w wyuczonym zawodzie i jednocześnie zainteresować się sportem lotniczym w LPŻ. Do OSŁ możecie pójść dopiero wtedy, gdy ukończycie 18-ty rok życia.

Kol. Janusz Karczewski z Lipna (1374). Wszelkie formalności związane z przyjęciem do OSŁ załatwiać należy w Wojakowej Komendzie Rejonowej. Tam uzyskacie także bardziej szczegółowe informacje.

Kol. Andrzej Osmała z Krasnika (1396). Po ukończeniu Technikum Mechanicznego możecie rozpocząć studia na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej.

TYLKO dla dziewcząt

Irena Barczyńska z Zakopanego. Poza tymi, które wymieniasz w liście, nie mamy innych lotniczych ksiątek beletrystycznych. Wybierz więc jedną z nich w zależności od zainteresowań Twojej kolegi — szybownictwo, sport samolotowy, a może lotnictwo wojakowe lub komunikacyjne?

Książka jako prezent stosowana jest na wszystkie okazje i nie miej skrępowań, że stanowi mało wartościowy prezent, bo przekonanie takie jest z gruntu fałszywe. Prezent imieniny nie musi być kosztowny, gdyż taki zobowiązuje solenizant-

ta, a przeciwnie — najlepszy jest niedrogi i stanowiący miłą użyteczną pamiątkę. Książka ta warunki spełnia znakomicie.

Nieszczęśliwa Anka z Lublina. Droga Aniu! W poprzedniej dla Ciebie odpowiedzi chochlik drukarski zmienił jedno słowo: z „jak” zrobił „ku” — stąd nonsens, który tak Cię oburzył. Ukryta wada wzroku w Twoim przypadku jest nie do usunięcia operacyjnie i z latania musisz rzeczywiście zrezygnować. Nie jest to jednak powód do takiego smutnienia w jakie Ty popadasz — bo jak już pisałem — wiele jest pięknych i pożytecznych dziedzin nauki, czy dyscyplin sportu, którymi możesz i powinnaś się zainteresować podobnie jak lotnictwem. Możesz także studiować na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej i pracować później w przemyśle lotniczym, ale najpierw postaraj się „zrobić” maturę. Naprawdę do redakcji na co się zdecydowałaś. Łączymy pozdrowienia.

Barbara Pińska z Bielaka. — Inżynier lotniczy to piękny zawód zarówno dla kobiety jak i dla mężczyzny. Niestety nie wiesz, że w tym zawodzie jest ciężko pracować. Niełatwo jest się w tym zawodzie wykształcić, a potem znaleźć pracę. Jeśli jednak jesteś zdecydowana na ten zawód, to musisz być gotowa na wiele trudności. W tym zawodzie musisz być bardzo wytrwała i mieć dużo cierpliwości. W tym zawodzie musisz być bardzo dokładna i mieć dużo odpowiedzialności. W tym zawodzie musisz być bardzo ambitna i mieć dużo motywacji. W tym zawodzie musisz być bardzo wyrozumiały i mieć dużo empatii. W tym zawodzie musisz być bardzo wyrozumiały i mieć dużo empatii.

Rozdział ten, jak i poprzedni, posiada opisy urządzeń już dawno wycofanych z lotnictwa lub w ogóle nie stosowanych. Opisy te, są to fragmenty pewnych urządzeń, luźno z sobą powiązanych, które w tym stanie nie posiadają dla czytelnika żadnej wartości.

Opisy urządzeń w tej pracy nie zawierają szczegółów technicznych, raczej podane są z punktu widzenia operatywnego (co jest zaletą) i dlatego zamieszczanie podstawowych wiadomości z elektrotechniki miały być uzupełnieniem z celami.

Drugi opiniodawca zgadza się całkowicie z powyższą opinią. Zrozumiałe, że po takich opiniach i gruntownym przeanalizowaniu książki, redakcja musiała z książką usunąć wstępny rozdział, zawierający w niej sposób podane wiadomości z elektrotechniki i radiotechniki.

Chyba jest rzeczą zrozumiałą, że do książki, zwłaszcza na III i IV poziomie, czytelnik musi mieć pewne przygotowanie i nie można w każdej książce zaczynać od spraw podstawowych. We wstępie kreszta jest to wyraźnie zaznaczone, a w wykazie książek podano uzupełniającą literaturę z dziedziny elektryczności i radii.

Ponadto zgodnie z życzeniem opiniodawców zostały skreślone ustępy dotyczące przestarzałych urządzeń.

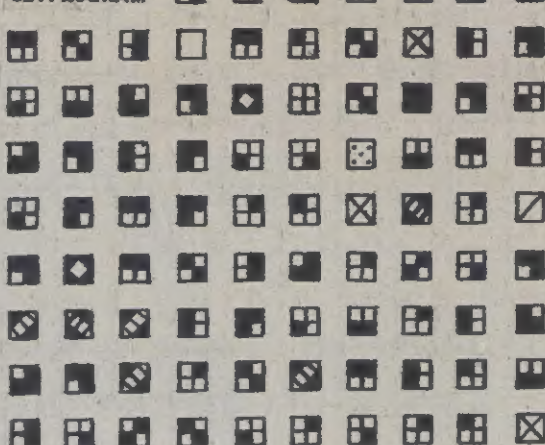
W wyniku należy stwierdzić, że wyjaśnienia ob. Janika mają się z prawdą, gdyż:

1. Objętość pracy została znacznie powiększona (o 40%).
2. Opisy działania urządzeń zostały skreślone w bardzo nieznacznej ilości. Skreślono opisy systemów nie spotykanych w lotnictwie.
3. Ob. Janik nie uzgodnił ze swoim współautorem ob. Badowaldem dokładnego podziału pracy i „dublował” go np. przy opisie działania radiolatrarni, więc fragmenty te należało usunąć.
4. Wstęp nie posiadał żadnej wartości dla pracy. Jeżeli recenzent miał zastrzeżenia do jednego wzoru różniczkowego, tym bardziej zganiłby cały rozdział.
5. Z opisu działania radiokompasu nie zostało nic usunięte.

Biorąc to wszystko pod uwagę, należy wyrazić nie tylko „ubolewanie” ale i zdziwienie z powodu postawy Redakcji „Skrzydlatej Polski”, która zamieszcza wyjaśnienia ob. Janika zaopatrzony w komentarz nie uzgodniony z naszą Redakcją.

Z. WODZIELEWSKI
Redaktor WK

SZYFROGRAM



A, A, C, D, E, E, G, I,
J, K, L, L, M, N, O, P, R,
S, S, T, U, W, Y, Z

Na miejsce znaków wstawić odpowiednie litery alfabetu podane pod znakami, pamiętając przy tym, że jednakowemu znakowi odpowiada jedna i ta sama litera. Dla ułatwienia podaje się ilość kilku liter: A-4, D-2, G-1, M-6, O-7, T-6, U-1, W-4, Y-3, Z-8. Rozwiązanie odzyskuje się w rzędach poziomych.

Alfred Skowroński

Rozstrzygnięcie konkursu autorskiego

Konkurs autorski nie przyniósł spodziewanego plonu. Nadesłane zadań tylko w małej części odpowiadały postawionym warunkom. Spora ilość prac nie wiązała się tematycznie z lotnictwem. Czytelnicy mieli poważne trudności w wywołaniu się do panujących powszechnie typów łamigłówek. Nie było łatwo ukryć w zagadce lotniczą treść.

Wiele prac nie posiadało koniecznych rysunków, bądź też rysunki te były wykonane nie dość starannie. Niektóre zagadki były bardzo łatwe i naiwne. Wspomniawszy brak i inne usterki, których nie wymieniamy, nie pozwolimy zakwalifikować wielu zadań do konkursu. Ostatecznie zamieszczono 21 prac.

Po wzięciu pod uwagę głosów czytelników oceniających krytycznie poszczególne zagadki, redakcja przyznała nagrody konkursowe w postaci pięknych ksiątek następującym osobom: nagroda I — Alojzy Sosulski — Osno

Lubuskie, za promieniówkę z numeru 4.

nagroda II — Zenon Szymański — Warszawa, za literówkę z nr. 50.

nagroda III — Mieczysław Maszke — Gdańsk Oliwa, za szyfrogram kombinowany z nr. 2.

nagroda IV — Stefan Kurzawiński — Piaseczno, za literówkę z nr. 3.

nagroda V — Wojciech Kubiak — Warszawa, za arytmograf aktualny z nr. 11.

Oprócz tego przyznano nagrody za systematyczne nadsyłanie rozwiązań zagadek zamieszczonych w numerach od 1 do 13. Nagrody te za pilność i wytrwałość otrzymują: 1) Adam Franta — Nowa Huta, 2) Halina Gryszpanowicz — Warszawa oraz 3) Stefan Cimura — Andrychów.

Zwycięzcom w konkursie serdecznie winaujemy i życzymy powodzenia w dalszej pracy szaradziarskiej. Nagrody wysłamy wkrótce.

INŻYNIER LOTNICY

odpowiada

Kol. Ryszard Judasz z Myślenic (631) prosi o wyjaśnienie, co oznacza skrót „NACA”, często spo-

tykany w oznaczeniach profili lotniczych.

„NACA” jest skrótem nazwy amerykańskiego lotniczego instytutu naukowego (National Advisory Committee for Aeronautics — Narodowy Komitet Doradcy dla Lotnictwa), w którym m. in. opracowywane są profile lotnicze, nazywane „profilami NA-

CA”. Skróty nazw instytutów noszą zresztą profile wszystkich niemal krajów świata i radzieckie „profile CAGI” (niemieckie „profile Göttingen” — siedziba niemieckiego instytutu aerodynamicznego, kierownikiem którego był sławny Prandtl), polskie „profile IA” (Instytut Aerodynamiczny) i inne.

Co do szybowców laminarnych: są to szybowce wyposażone w skrzydła o profilach laminarnych. Nazwa ta odnosi się do profili lotniczych specjalnego kształtu, wyróżniających się bardzo małym oporem opłomowym na małych kątach natarcia. Efekt ten uzyskany zostaje przez umieszczenie największego zgrubienia profilu bardziej z tyłu niż w profilach zwykłych oraz doprowadzeniu powierzchni płata do niezwykłej gładkości. Dzięki tej gładkości i specjalnemu kształtowi, strugi powietrza opływają profil na znacznej długości bez najmniejszych nawet zaburzeń (laminarnie) i to jest właśnie przyczyną małego oporu. Jednak na wielkich kątach natarcia, gdy następuje zaburzenie opływu, profile laminarne są zwykle gorsze od zwykłych. Użytkowanie szybowców z płatami laminarnymi jest bardzo niebezpieczne, gdyż płat musi być chroniony na ziemi od najdrobniejszych nawet uszkodzeń. Ciągłe polerowanie, chronienie płatów pokrowcami i inne „szkany” są możliwe tylko w odniesieniu do sprzętu specjalnego, zawodniczego, doświadczalnego lub rekordowego.



— A ja ci mówię, że drugie takie „przymusowe” lądowanie nieprędko nam się nadarzy! Rys. A. Mroczek

SKRZYDLATA

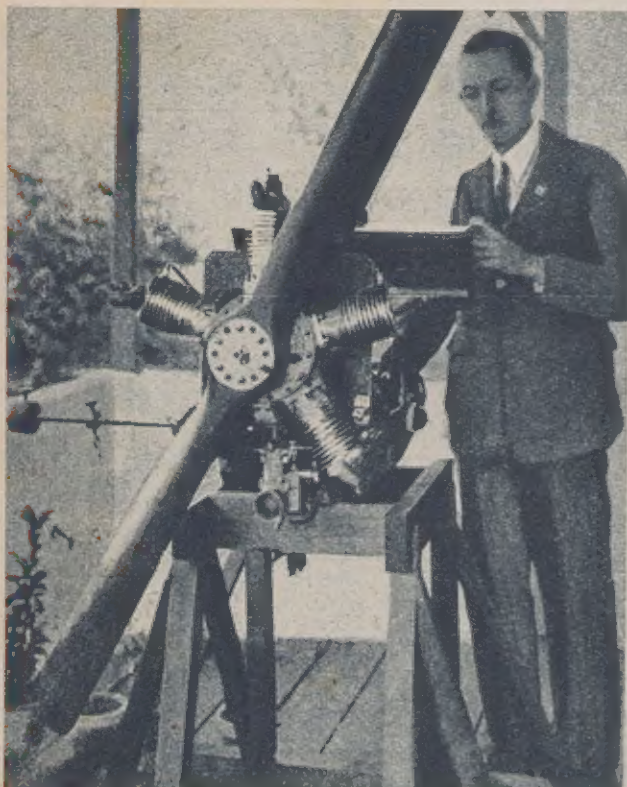


ORGAN AEROKLUBU PRL WTD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 8-61-01. Niezamówionych rekopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można w listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch”, Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

(Przedruk i wykorzystanie oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i autora)

SILNIK LOTNICZY inż. W. Zalewskiego



Inż. Władysław Zalewski przy silniku własnej konstrukcji — zdjęcie archiwalne.

nie, wielu ich u nas nie ma. Jeżeli jednak znajdzie się człowiek, mogący pchnąć czy to naukę, czy technikę, o spory krok naprzód, napotyka w swych usiłowaniach na zupełny brak zrozumienia i poparcia, naraża się na uśmiech pobłażania u kacyków, mających głos decydujący w tych sprawach, (ale za to będących często zupełnie analfabetami pod względem technicznym), nawet naraża się na niechęć „wrogów”. I jeżeli nie jest to jednostka o żelaznej woli, która potrafi przez wieloletnie wysiłki, skromnymi środkami, dojść do celu własnymi wyłącznie siłami, dobry pomysł nie doczeka się realizacji. Do tych ostatnich należy konstruktor pierwszego polskiego silnika inż. Władysław Zalewski.

Konstruktor po powrocie z Rosji w 1918 r. wstąpił do Centralnych Warsztatów Lotniczych. Władze zwierzchnie przerzucały go od jednej pracy do drugiej, każąc wykonywać takie zadania, które z góry były skazane na pozostanie na papierze. Między innymi opracowywał, na zlecenie ówczesnego Departamentu Lotniczego M. S. Wojsk., dwupłatowiec wywiadowczy, którego budowę zdecydowano po dwuletnim załatwianiu sprawy „drogą urzędową”.

Zrażony tymi różnego rodzaju niepowodzeniami, niezależnymi od siebie, inż. Zalewski zerwał chwilowo kontakt z instytucjami i założył własną pracownię mechaniczną w Milanówku. Po własnoręcznym wykonaniu rysunków i obliczeń silnika, przebudował w swoim mieszkaniu kuchnię na piec odlewniczy. Przy pomocy dwóch uczniów ślusarskich wykonuje wszelkie prace przy silniku we własnym warsztacie.

Układ silnika widoczny jest na załączonej fotografii. Cylindry w ilości 5, rozmieszczone w gwiazdę, posiadały średnicę 55 mm, skok 75 mm. Przy 2400 obr./min silnik dawał moc 18 KM, stosunek sprężenia mieszanki — 6.

Skrzynia korbową, odlaną z aluminium, mieściła w sobie jednolity wał korbowy, wykonany jako odkówka ze

stali chromoniklowej. Wał spoczywał na dwóch mocnych łożyskach kulkowych. Z przodu posiadał łożysko oporowe kulkowe projektu i wykonania konstruktora. Na czopie wału korbowego umieszczony był bęben, z odpowiednio ukształtowanym łożyskiem ślizgowym, na którym opierały się głowy korbowodów. Korbowody — wykonane ze stali chromoniklowej, kute i frezowane na przekrój dwuteowy. W stopie każdego korbowodu zamocowany był sztywno sworznie tłokowy ze stali chromoniklowej. Sworznie tłokowe posiadały łożyska ślizgowe w nadlewkach tłokowych. Tłoki odlane ze specjalnego stopu aluminium, posiadały 3 rowki na pierścienie tłokowe, płaskie denko oraz jedno żebro usztywniające wewnątrz tłoka.

Cylindry tego silnika posiadały bardzo ciekawą i oryginalną budowę. Każdy cylinder był zamocowany 6 śrubami do skrzyni korbowej. Stalowe tuleje robocze cylindra, wykonane z rur manneshausenowskich, miały na sobie głowicę i żebra chłodzące cylindra odlane z aluminium. Tego rodzaju połączenie, uzyskane tylko przez proste zalanie metalu na metal, zdało doskonale egzamin wytrzymałościowy i było bezwzględnie nowością w konstrukcji silników w tym okresie.

W aluminiowej głowicy każdego cylindra mieściły się dwa stalowe gniazda zaworów. Każde dwa grzybkowe zaworów w cylindrze sterowane były za pomocą jednego popychacza, napędzanego tarczą rozrządczą wirującą w kierunku przeciwnym niż wał silnika. Zasilanie silnika odbywało się przez gaźnik konstrukcji inż. Zalewskiego. Z gaźnika mieszanka paliwa dostawała się do kolektora, stanowiącego wspólny odlew ze skrzynią korbową

silnika. Poprzez proste rury ssące, umieszczone w tylnej płaszczyźnie silnika za każdym cylindrem, mieszanka dostawała się z kolektora do zaworu ssącego silnika. W przedniej płaszczyźnie cylindrów wystawały krótkie rury wydechowe z każdego cylindra. Smarowanie silnika — pod ciśnieniem, przy pomocy specjalnej małej pompki obiegowej. Zapalanie silnika — poprzez iskrownik Bosch'a, umieszczony na tylnej pokrywie skrzyni korbowej. Pod iskrownikiem umieszczony był rozdzielacz prądu, pomysłu i wykonania konstruktora.

Zbudowany silnik był typem na wskroś nowoczesnym, wybiegającym konstrukcją znacznie przed okres budowy. Był tani i ekonomiczny w eksploatacji i mógł być dostępny do użytkowania przez szeroki ogół zainteresowanych. Zacytujmy znów słowa inż. G. Mokrzyckiego: „Ponieważ brak zrozumienia ze strony czynników urzędowych dla usiłowań polskich konstruktorów jest u nas objawem stałym (czego dowodem był ostatnio również fakt, że inż. Malinowski musiał oddać swój samolot z wygiętym skrzydłem do eksploatacji Anglikom), powinno społeczeństwo rzucić swój głos na szalę w tej sprawie”.

Pomimo to, że silnik inż. Zalewskiego był zupełnie udanym prototypem i pracował na płatach tegoż konstruktora aż do roku 1937-38 ogół polskich pilotów sportowych nie doczekał się w ogóle masowej produkcji tak bardzo potrzebnego, polskiego silnika słabej mocy.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

PIERWSZY polski silnik lotniczy w okresie międzywojennym zbudował w 1923 roku inż. Władysław Zalewski, znany czytelnikom z opisów pierwszych jego prac podanych w nr. nr. 6 i 12 „Skrzydlatej Polski” z br.

Celem scharakteryzowania stosunków ówczesnych władz

do konstruktorów, przytaczam wyjątek z artykułu inż. G. Mokrzyckiego pt. „Pierwszy polski silnik lotniczy”, zamieszczonego w nr. 4 czasopisma „Lotnik” z 1.V.1924 r.:

„Narzekamy zwykle na brak ludzi z fachowym wykształceniem i z odpowiednim poziomem wynalazczym. Istot-

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

SZKOLNO-TRENINGOWY samolot konstrukcji Aleksandra Jakowlewa „Jak-18” jest najbardziej rozpowszechnionym w całym obozie pokoju typem samolotu szkolnego. Na samolocie tym czterech pilotów pobili szereg rekordów w 3-ej kategorii maszyn (1000—1500 kg).

„Jak-18” jest jednosilnikowym, dwumiejscowym, wolnołotnym dolnopłatem konstrukcji metalowej (z wyjątkiem pokrycia, którym jest płótno).

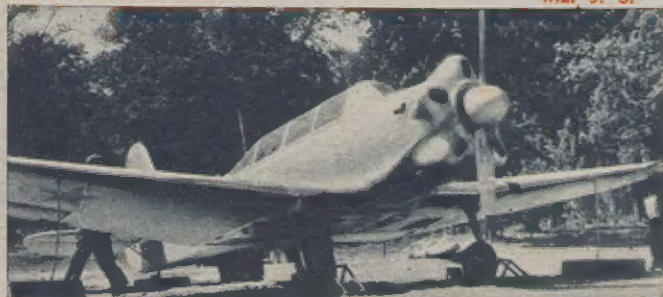
Skrzydło — trójdzielne, składa się z prostokątnej części środkowej i części skrajnych o obrysie trapezowym. Pokrycie części środkowej z blachy duralowej. Części skrajne kryte płótnem, noski usztywnione blachą. Pod spływem części środkowej — kłapa typu krokodyl, uruchamiana pneumatycznie.

Kadłub konstrukcji kratownicowej, kryty w przedniej części blachą, a w tylnej płótnem. Fotele pilotów — w tandem, wyposażone w układ podwójnego sterowania. Pełne wyposażenie radiowe. Kabina osłonięta długą oszkloną limuzyną, podobnie jak w „Jaku-11”.

Usterzenie konstrukcji metalowej, kryte płótnem. Podwozie typu klasycznego. Główne podwozie chowane do tyłu w taki sposób, że amortyzator i większa część koła wystaje pod dolną powierzchnię skrzydła. Koło ogonowe stałe.

Silnik gwiazdowy, 5-cylindrowy M-11 FR o mocy 160/140 KM, okapowany osłoną charakterystycznego kształtu. Śmigło dwupłatowe przestawialne.

inż. J. S.



JAK — 18

ZSRR

DANE TECHNICZNE:

Wymiary:

Rozpiętość	— 10,6 m
Długość	— 8,03 m
Pow. nośna	— 17 m ²

Ciężary:

Ciężar własny	— 755 kg
Ciężar w locie	— 1070 kg

Osiągi:

Prędk. maks.	— 257 km/h
Prędk. przeł.	— 215 km/h
Prędk. lądow.	— 85 km/h
Pułap	— 6000 m
Zasięg	— 1000 km

